




3 1761 11701144 5



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117011445>

CAI
RIE
- R21



Government
of Canada

Gouvernement
du Canada

Regional Industrial
Expansion

Expansion industrielle
régionale

Canada

Report on the Canadian Automotive Industry in 1985



REPORT ON THE CANADIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY IN 1985

FOREWORD

This is the third annual report on the Canadian automotive industry prepared by the Automotive Directorate of the Department of Regional Industrial Expansion. The report provides comprehensive analysis and an assessment of the performance of the Canadian Automotive Industry in 1985, as well as of the related global developments affecting the industry. The report also contains extensive historical statistics of major interest to the industry, industry analysts and researchers.

This year, Hussain B. Choudhry served as the principal analyst and had overall responsibility for the preparation of the report. Lynn MacDiarmid prepared the statistical material for the report.

The report greatly benefitted from the constructive and valuable comments provided by the representatives of Canadian Motor Vehicle Manufacturers Association (MVMA), Automotive Parts Manufacturers Association (APMA), Canadian Auto Workers (CAW), General Motors of Canada, Ford Motor Company of Canada and Chrysler Canada. The Department appreciates the invaluable assistance provided by these individuals and organisations during the preparation of this report.

Automotive, Marine and Rail Branch
Department of Regional Industrial Expansion
1987

TABLE OF CONTENTS

	<u>PAGE</u>
INTRODUCTION	1
CHAPTER I CANADIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY DEVELOPMENTS IN 1985	1
Synopsis	1
Federal Government Initiatives	1
Major Investment Announcements	3
Vehicle Assemblers in 1985	4
Commercial Vehicle Production	5
Passenger-car Sales	5
Canada-United States Trade in Automotive Products	8
Automotive Trade with Overseas Countries	11
Employment and Labour Relation Trends	13
CHAPTER II FINANCIAL PERFORMANCE AND COST-CONTROL TRENDS IN THE CANADIAN VEHICLE-MANUFACTURING INDUSTRY	16
Introduction	16
Cost-control Trends	16
Productivity Trends	18
Financial Performance of Canadian Vehicle Manufacturers .	19
CHAPTER III PERFORMANCE AND COMPETITIVE CONDITIONS IN THE CANADIAN AUTOMOTIVE-PARTS INDUSTRY	26
External Developments	26
Structure of the Canadian Parts Sector	26
Auto-parts Shipments	28
Canadian Cost Advantage	30
Out-sourcing Trends	30
CHAPTER IV THE INTERNATIONAL ENVIRONMENT	33
Synopsis	33
United States Automotive Industry	35
European Automobile Industry	38
Japanese Motor-vehicle Industry	41
South Korean Motor-vehicle Industry	43
Other Developing Countries	45
CHAPTER V AUTOMOTIVE INDUSTRY OUTLOOK	46
International Developments Affecting the Canadian Automotive Industry	46
Factors Affecting Canadian Vehicle Demand	47
Other Factors Influencing Automobile Demand	48
Canadian Market Forecast	49
Outlook for Canadian Vehicle Manufacturers	49
Outlook for Suppliers	50

TEXT TABLES

		<u>PAGE</u>
Table 1	Canadian Motor-vehicle Production, 1978-1985	4
Table 2	Passenger-car Sales in Canada, 1978-1985	6
Table 3	Canada-United States Trade in Automotive Products, 1983-1985	10
Table 4	Canada-Overseas Countries Trade in Automotive Products ..	13
Table 5	Cost and Revenue Trends -- Big-Three Canadian Vehicle Manufacturers, 1981-1985	16
Table 6	Employment Payroll Cost and Revenue -- Big-Three Canadian Vehicle Manufacturers	18
Table 7	Canadian Vehicle Output Per Employee -- Big-Three Vehicle Manufacturers, 1981-1985	18
Table 8	Financial Performance of the Four Major Assemblers in Canada, 1978-1985	20
Table 9	Return on Assets of Big-Three Canadian Vehicle Manufacturers, 1984-1985	21
Table 10	Structure of the Canadian Automotive-parts Industry	27
Table 11	Capital Investment in Canadian Automotive-parts Industry, 1978-1985	30
Table 12	Canadian Imports of Automotive Parts from Selected Countries	31
Table 13	World Motor-vehicle Production Trends	33
Table 14	Foreign Plants in North America	37
Table 15	Japanese Market Penetration in Europe, 1983-1985	41
Table 16	Passenger-car Sales Forecast for Canada	49

TEXT ILLUSTRATIONS

Figure 1	Canadian Motor-vehicle Production, 1978-1985	5
Figure 2	Passenger-car Sales in Canada, 1978-1985	7
Figure 3	Commercial-vehicle Sales in Canada, 1980-1985	8
Figure 4	Canada-U.S. Trade in Automotive Products, 1979-1985	9
Figure 5	Canada-Overseas Trade in Automotive Products, 1979-1985	12
Figure 6	Employment in the Canadian Automotive Industry by Sector, 1978-1985	14
Figure 7	Net Sales of the Four Major Assemblers in Canada, 1978-1985	19
Figure 8	Canadian Motor-vehicle Parts Shipments, 1978-1985	29
Figure 9	World Motor-vehicle Production Trends	34

INTRODUCTION

This Annual Report on the Canadian Automotive Industry is published by the Department of Regional Industrial Expansion (DRIE) in response to the 1978 and 1983 Automotive Industry Task Forces' recommendations that a report on the performance of the automotive industry be published annually.

The basic conclusions of this report are that the industry has made significant progress in restructuring and in introducing new product lines. However, the North American automobile industry continues to face a serious competitive challenge from Japan and from several newly industrialized countries. The industry continued to narrow the Japanese cost advantage, particularly in the production of small cars.

During the last three years there have been dramatic improvements in the health and performance of the automotive industry. The industry made record profits, which enabled it to make the necessary investments in new plants and products and to incorporate advanced manufacturing technologies. Significant progress has been made in increasing productivity, reducing costs and lowering break-even levels. The labour relations environment also has improved.

These industry efforts were supported by federal and provincial government policies aimed at enhancing the competitiveness of the industry and promoting industrial growth and trade performance. Some of these are detailed in Chapter 1 of this report.

Although government policies will continue to provide economic and business environments that are conducive to the enhancement of industrial growth and trade expansion, the efforts to achieve these goals are being made by the industry in order to respond to the increasing competitive challenges facing it. However, continued and fresh exchanges between all parties influencing the sector will be necessary to ensure that the automotive industry will continue to contribute fully to the Canadian economy.

The year 1985 marked the twentieth anniversary of the Canada-United States Automotive Products Trade Agreement (APTA), commonly known as the Auto Pact. The Agreement provides for duty-free trade in original automotive equipment between the two countries, and has been instrumental in the dramatic expansion of bilateral trade. Two-way Canada-United States trade in automotive products has grown from \$1.2 billion in 1965 to \$62.6 billion in 1985. Approximately 95 percent of the total Canada-United States trade in automotive products is covered under the terms of APTA.

CHAPTER I

CANADIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY DEVELOPMENTS IN 1985

SYNOPSIS

The automotive industry continued to play a major role in the Canadian economic recovery in 1985, exhibiting remarkable strength in its performance for the third consecutive year.

The industry had record sales of 1 137 119 passenger cars in 1985, 17.1 percent higher than the 971 000 cars sold in 1984 and the industry's highest since the previous record of one million cars sold in 1979. The Canadian truck market exhibited even greater strength with a 26.1 percent increase to a record of 393 716 trucks sold in 1985, up from 312 292 trucks sold in 1984. Production of cars and commercial vehicles (trucks and buses) also reached a new record of 1 930 300 units, a 5.5 percent increase from the previous record established in 1984, when 1 830 000 vehicles were produced in Canada. Automotive parts shipments, in terms of nominal value, increased 10.9 percent to \$11.3 billion, up from \$10.2 billion in 1984, more than double the level of 1982.

This increased strength pushed Canadian automotive industry employment to a new record of 129 000 employees, up from 124 000 in 1984, almost 30.8 percent higher than 1982 when the Canadian automotive employment was 98 700 workers. These developments can be attributed to several favourable economic factors, such as a sustained economic recovery, lower interest rates and an increase in real disposal income, all of which raised the vehicle demand level to an all-time high.

Canadian GNP showed an impressive 4.5 percent growth, marking the third consecutive year of economic recovery. Domestic spending, largely led by consumer spending, more than offset a weakening trade sector and led a rebound in business investment. Inflation remained moderate, averaging 4.0 percent in 1985, slightly down from 4.4 percent in 1984. Overall Canadian employment rose 2.8 percent and the unemployment rate fell through the year from 11.2 percent in January to 10 percent in December of 1985.

FEDERAL GOVERNMENT INITIATIVES

The federal government has taken a number of initiatives to improve the economic and trade environment in support of the industry.

Automotive Industry Annual Report

The Department of Regional and Industrial Expansion provides comprehensive analyses and statistical information as well as an assessment of the

industry's performance and its future prospects through the publication of an annual report. This 1985 edition is the third annual report published.

Human Resources

The government recognized the human resources problem associated with the massive competitive challenges facing the Canadian automotive industry. In January, 1985, the Minister of Manpower and Immigration, in conjunction with the provinces of Quebec and Ontario, established a private sector Human Resource Task Force to conduct a study of the Canadian automotive industry. The co-chairpersons of the Task Force were:

Maurice C. Fertey, president, American Motors (Canada) Inc.;
Patrick J. Lavalle, president, Automotive Parts Manufacturers Association; and
Robert White, president, Canadian Automotive Workers (CAW).

The study was submitted to the Minister of Manpower and Immigration at the beginning of 1986. It dealt with several issues concerning human resource management, skill requirements, labour training and mobility and the impact of competitive factors on employment levels in the automotive industry. The report is currently being reviewed.

Trade Policy

The Canadian government continued to work with the Japanese Government to limit exports of Japanese vehicles under the Voluntary Export Restraints Arrangements (VER) to assist the industry in its efforts to continue restructuring programs and to prevent disruption in the Canadian market.

On July 13, 1985, the Canadian government reached an understanding with the Japanese Ministry of International Trade and Industry (MITI) to limit exports of Japanese passenger-cars to Canada in the period from April 1, 1985 to March 31, 1986 to about 18 percent of the anticipated 1985 Canadian passenger-car market.

Investment

The Canadian government has continued to encourage investment in the sector by both domestic and foreign automobile and parts manufacturers. In the parts sector a number of initiatives were undertaken to promote joint-ventures and technology exchanges between Canadian and Japanese parts manufacturers.

Value-added

The government continued to encourage Asian and European manufacturers to source automotive parts in Canada. The Canadian automotive parts manufacturing sector was involved in seminars, trade missions and other activities aimed at improving its competitiveness.

Customs Measures

On May 24, 1985, in response to industry's concerns, the Minister of Finance announced new amendments to the Customs Tariff Act to replace the free General Preferential Tariff (GPT) rate on imports of motor vehicle parts from developing countries with a rate of two-thirds of the Most-Favoured Nations (MFN) rate, equivalent to about seven percent. As of January 1, 1987, automobiles and other motor vehicles from developing countries also will be subject to two-thirds of the MFN rate, which will be about six percent at that time as a result of the reductions in rates stemming from the Tokyo Round of Multilateral Trade Negotiations. These measures were in response to a recommendation from the Automotive Task Force.

MAJOR INVESTMENT ANNOUNCEMENTS

Foreign Investment

In recent years, the Canadian government has been encouraging Asian automotive companies to invest in Canada in order to increase and enhance the Canadian automotive-manufacturing base. In 1985, major foreign investments in automobile assembly and parts plants for Canada were announced by the Japanese and Korean automotive companies:

On July 22, 1985, Toyota Motor Corporation announced that it would establish an integrated automobile assembly plant in Cambridge, Ontario. The estimated direct capital investment will be on the order of \$400 million and will have an annual first-stage output of 50 000 automobiles of the 1.6-litre class. The assembly plant will provide employment for about 1000 workers.

On August 29, 1985 Hyundai Motor Company of South Korea announced it would invest more than \$300 million to establish a passenger-car assembly plant in Canada. The plant will be located at Bromont, Quebec, and will begin production in 1988 with an estimated capacity of 100 000 units by 1990. The plant will employ about 1200 workers.

Honda announced that it would double its investment at Alliston, Ontario, to \$200 million and would increase production to 80 000 units per annum. The new plant will employ about 700 workers.

Domestic Investment

The North American firms continue to make massive capital investments to improve manufacturing quality and introduce new product lines while continuing to reduce costs. Capital expenditures averaged \$550 million annually in Canada and \$4.9 billion in the U.S. from 1980 to 1985. AMC is building a \$760 million state-of-the-art assembly plant at Brampton, Ontario, with a world product mandate to produce 150 000 new intermediate automobiles per year. GM announced a number of investments, the most important of which is a \$2 billion Autoplex to produce a new line of front-wheel-drive cars. Chrysler and Ford also have made recent investments in their Canadian operations, particularly in the area of robotics and plant automation. Canadian automotive-parts manufacturers have also made significant investment in new products and technology.

VEHICLE ASSEMBLERS IN 1985

Sector Structure

The four major vehicle assemblers in Canada are General Motors of Canada Ltd., Ford Motor Company of Canada Ltd., Chrysler Canada Ltd., and American Motors Canada Ltd. These manufacturers account for virtually all the car manufacturing and almost all the Canadian truck production. The Canada-U.S. Auto Pact, in providing conditional duty-free access, enabled vehicle producers to rationalize production on both sides of the border.

Passenger-car Production

Canadian vehicle assemblers operated at full capacity and produced 1 070 800 passenger-cars in 1985, up from 1 022 728 in 1984, an increase of 4.7 percent. Production of cars was 34.9 percent higher in 1985 than the 1982 recession-year level when passenger-car production hit a record low of 794 000 units. This was the third straight year in which production has climbed steadily in response to the pent-up demand for cars in both Canada and the U.S. Cheaper oil prices have led to a steady demand in the U.S. for large Canadian-built cars. There also was a high demand for GM's Oshawa-built mid-size cars and Ford's sub-compact Tempo and Topaz models built in Oakville, Ontario. Certain large passenger-car models, such as GM's Pontiac Bonneville and Cutlass Supreme and Ford's Crown Victoria and Grand Marquis, were solely sourced for North America from Canada. Chrysler's mini-vans also were solely sourced from Canada. More than 80 percent of Canadian vehicle production was exported to the United States.

TABLE 1

CANADIAN MOTOR-VEHICLE PRODUCTION 1978-1985 ('000 UNITS)

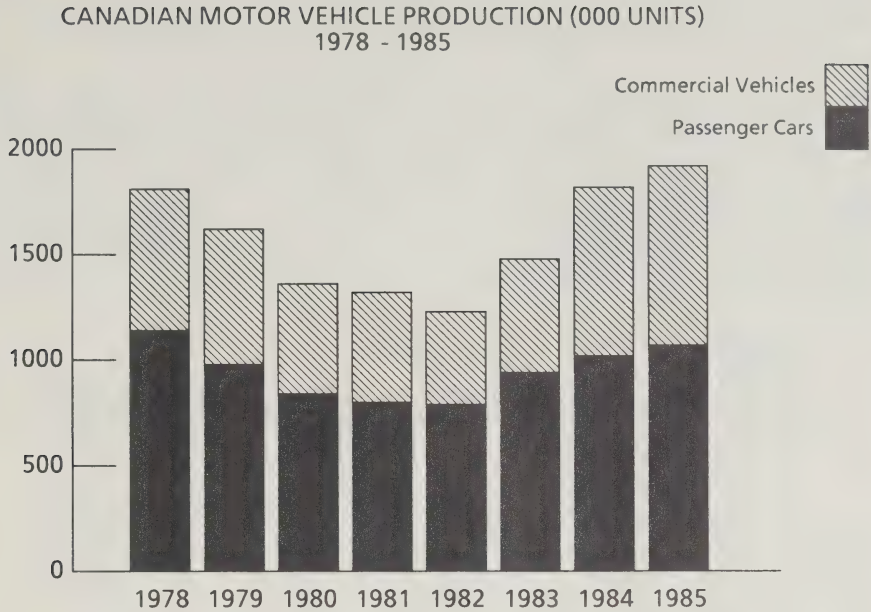
Year	Passenger Cars	% Change	Commercial Vehicles	% Change	Total	% Change
1978	1140	-	678	-	1818	-
1979	988	(13.3)	644	(5.0)	1632	(10.2)
1980	847	(14.3)	527	(18.2)	1374	(15.8)
1981	806	(4.8)	524	(0.6)	1330	(3.2)
1982	794	(1.5)	448	(15.5)	1242	(6.6)
1983	940	18.4	547	22.1	1487	19.8
1984	1023	8.8	807	47.5	1830	21.8
1985	1071	4.7	856	6.5	1930	5.5

Source: Ward's Reports and MVMA

Notes: (1) Figures in the brackets show negative change

(2) Large increases in truck production in 1983 and 1984 reflect production of Chrysler's mini-vans, which are counted as trucks for statistical purposes.

Figure 1



COMMERCIAL VEHICLE PRODUCTION

The commercial vehicle sector includes pick-up trucks, vans, medium- and heavy-duty trucks and buses. Production of commercial vehicles in Canada in 1985 reached a record high of 859 500 units (an increase of 6.5 percent), surpassing the former production record of 807 314 units established in 1984. Chrysler Canada's traditional full-size vans and its popular front-wheel-drive mini-vans were sourced entirely from Canada.

Out of the total of 859 500 commercial vehicles assembled in Canada in 1985, Chrysler Canada shipped a total of 390 120 units, or 45.4 percent of the total. Chrysler Canada set a production record in 1985, up 7.1 percent from the previous record of 364 377 units set in 1984.

GM Canada shipped 279 000 trucks and buses in 1985, up slightly from 277 000 units delivered in 1984. Ford Canada's truck production was up 5.8 percent to 164 000 units in 1985 compared to 155 000 units produced in 1984.

PASSENGER-CAR SALES

The continuing economic recovery both in Canada and the U.S. provided a stable environment for increased consumer spending on durable goods such as automobiles and light trucks. Higher levels of general employment, decreasing unemployment and lower interest rates substantially stimulated consumer spending in both countries. Similarly, lower consumer loan rates, enhanced by reduced-rate financing and added-options packages offered by the

vehicle manufacturers, propelled Canadian passenger-car sales to a record high level.

Passenger-car sales in Canada rose to 1 137 216 units in 1985 (an increase of 17.1 percent), up from 971 210 units sold in 1984. The previous record was established in 1979, when a total of 1 003 000 units were sold. However, unlike 1984 when the North American vehicle manufacturers accounted for most of the market growth, in 1985 they only captured about 42.2 percent of the total market growth of 166 000 passenger-cars. Accordingly, passenger-car market share of the North American vehicle producers in Canada decreased from 74.6 percent in 1984 to 69.9 percent in 1985. The North American producers sold 794 965 cars in 1985, compared to 724 932 units in 1984, an increase of 9.7 percent.

TABLE 2
Passenger-Car Sales in Canada (Thousands of Units)
1978 - 1985

Year	Domestic Sales	Total Import Sales	Total Import Market Share %	Japanese Import Sales	Japanese Market Share %	Total Sales
1978	816	173	17.5	113	11.4	989
1979	864	139	13.9	80	8.0	1 003
1980	741	191	20.5	138	14.8	932
1981	647	257	28.4	208	23.0	904
1982	489	224	31.4	178	25.0	713
1983	625	218	25.9	177	20.9	843
1984	725	246	25.3	171	17.6	971
1985	795	342	30.1	199	17.5	1 137

Source: Statistics Canada.

Imported Passenger-Car Sales

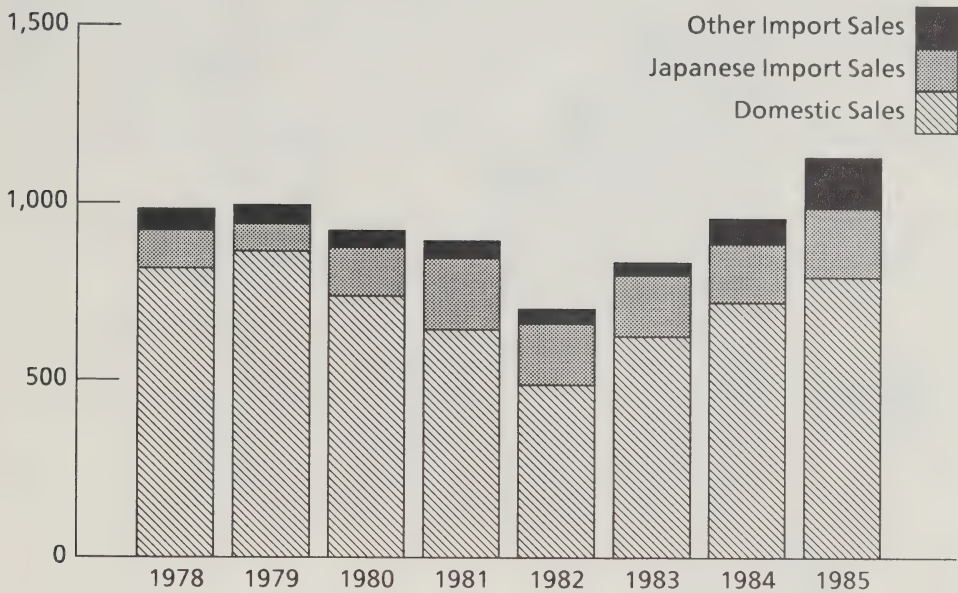
Sales of imported passenger-cars in Canada increased to 342 000 units in 1985, up from 246 000 units in 1984, an increase of 39 percent, compared to a 9.7 percent increase in sales of North American-built cars. As a result, the import penetration level increased from 25.3 percent in 1984 to 30.1 percent in 1985. Sales of Japanese-built cars increased by 28 000 units in 1985 to 199 000 units, up from 171 000 units in 1984, or an increase of 16.4 percent. As a result, the Japanese maintained their market share at 17.5 percent. Japanese automobile imports continued to be subject to voluntary export restraints.

Most of the increase in import penetration was caused by the large increase in import sales by Hyundai Motors of South Korea, which sold 79 000 cars in 1985 compared to 25 000 units in 1984. Accordingly, Hyundai's share of the Canadian passenger-car market increased from 2.6 percent in 1984 to about 7.0 percent in 1985. Thus, more than half of the increase in import sales is

attributed to increased sales by Hyundai, making it the first-ranking importer in 1985. Honda and Toyota of Japan ranked second and third respectively.

Figure 2

PASSENGER CAR SALES IN CANADA (Thousands of Units)
1978 - 1985

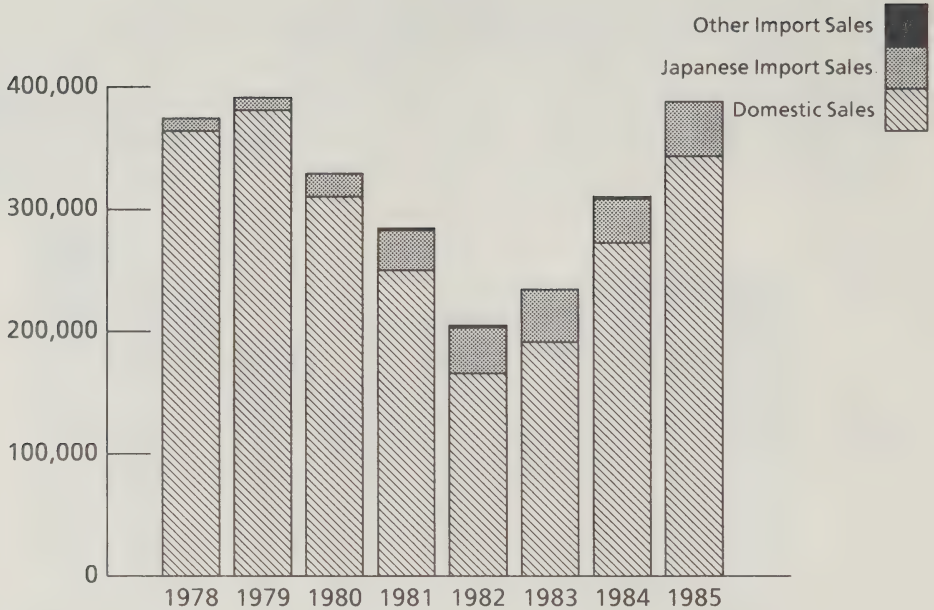


Commercial Vehicle Sales

Sales of commercial vehicles in Canada increased considerably in 1985 to 393 194 units, up from 312 292 units in 1984, an increase of 25.9 percent. The market shares held by the North American-built trucks and imported models remained constant in 1985 at 87.6 percent and 12.3 percent respectively. The market share held by the North American producers in 1983 was 79 percent.

The entry of new, domestically produced, competitive light trucks, particularly Chrysler's mini-vans, as well as increased sales of GM's and Ford's pick-up trucks, were instrumental in lowering the import penetration level from 19.5 percent in 1982 to 12.3 percent in 1984-1985. However, the statistics are somewhat inflated in favour of the North American producers in view of the large sales volume of mini-vans which, while counted as trucks, are mainly aimed at the passenger-vehicle market.

Figure 3
COMMERCIAL VEHICLE SALES IN CANADA
1978 - 1985



Sales of medium- and heavy-duty trucks, which mainly depend upon the level of economic activity such as movement of goods and construction activity, also were brisk. Sales of medium- and heavy-duty trucks increased to 29 654 units, up from 23 675 units in 1984, an increase of 25.3 percent which compares favourably with the increase in sales of light-duty trucks.

Ford's sales of medium- and heavy-duty trucks were up 23.3 percent, Freightliner 32.1 percent, International 26.8 percent, Mack 31.2 percent, Paccar 19.7 percent, Western Star 27.5 percent and General Motors 13.3 percent.

CANADA-UNITED STATES TRADE IN AUTOMOTIVE PRODUCTS

Canada-U.S. automotive trade is largely governed by the Canada-United States Automotive Product Agreement (Auto Pact) of 1965. The agreement has played a significant role in the progress and development of the Canadian automotive industry. The Auto Pact provides for duty-free trade in new vehicles and original-equipment parts under certain agreed conditions, and has served to rationalize the production of Canadian and U.S. vehicles and parts. More than 80 percent of the Canadian vehicle output is destined for the U.S. market, and

approximately 70 percent of the Canadian market is serviced by U.S.-built vehicles. The two-way Canadian-U.S. trade in automotive products has grown from \$1.2 billion in 1965 to \$62.6 billion in 1985.

The expansion in exports of automotive products moderated to 13.2 percent in 1985 and reached \$33.8 billion following an increase of 42.9 percent in 1984 when the total automotive exports amounted to \$29.9 billion. Exports of cars registered an increase of 16.8 percent and represented 55.5 percent of the increase in total automotive exports. Exports of trucks and other motor vehicles increased by 9.2 percent reaching \$6.4 billion, up from \$5.9 billion in 1984. Exports of parts were up 11.9 percent, and amounted to \$11.5 billion compared to \$10.3 billion in 1984. A continuing pent-up demand for Canadian-built vehicles and for Canadian-made parts for the vehicle assembly activities in the U.S. largely contributed to the increase in Canadian exports.

Figure 4

CANADA - U.S. TRADE IN AUTOMOTIVE PRODUCTS
1979 - 1985

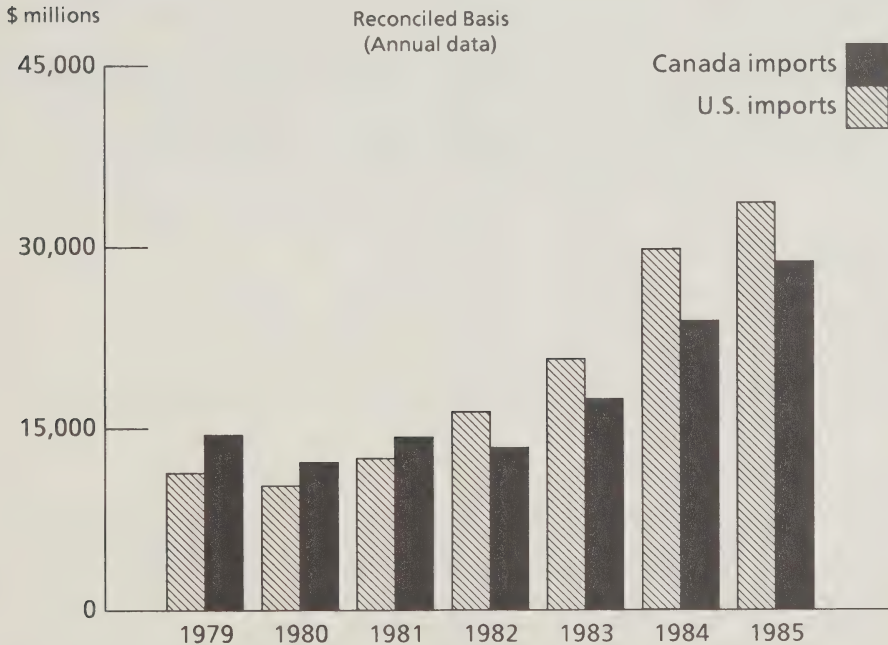


TABLE 3

Canada-United States Trade in Automotive Products,
Reconciled Basis

	Annual Totals			Value Change		% Change	
	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
	(Millions of dollars - Canadian)						
United States Imports from Canada							
Cars	8 973	13 085	15 277	4 112	2 192	45.8	16.8
Trucks and other motor vehicles	4 437	5 880	6 422	1 443	542	32.5	9.2
Parts	7 056	10 287	11 512	3 231	1 225	45.8	11.9
Tires and tubes	419	598	592	179	6	42.7	1.0
Total	20 885	29 850	33 803	8 965	3 953	42.9	13.2
Canadian Imports from the U.S.							
Cars	4 886	6 085	8 566	1 199	2 481	24.5	40.8
Trucks and other motor vehicles	1 129	2 039	2 570	910	531	80.6	26.0
Parts	11 446	15 446	17 438	4 000	1 992	34.9	12.9
Tires and tubes	225	345	264	120	-81	53.3	-23.5
Total	17 686	23 915	28 838	6 229	4 923	35.2	20.6
Balance							
Cars	4 087	7 000	6 711	2 913	-289		
Trucks and other motor vehicles	3 308	3 841	3 852	533	11		
Parts	-4 390	-5 159	-5 926	-769	-767		
Tires and tubes	194	253	328	59	75		
Total	3 199	5 935	4 965	2 736	-970		

Excluded: adjustments to values of imported parts for special tooling charges.

Source: Statistics Canada

Imports of automotive products rose 20.6 percent to \$28.8 billion after an increase of 35.2 percent in 1984. Imports of cars registered a large increase of 40.8 percent to \$8.6 billion compared to \$6.1 billion in 1984. Imports of trucks and other vehicles increased by 26.0 percent to \$2.6 billion, up from \$2.0 billion in 1984. Imports of parts, on the other hand, increased by 12.9 percent to \$17.4 billion, compared to \$15.4 billion imported in 1984. Strong economic growth in both countries largely led to this expansion of two-way automotive trade between Canada and the U.S.

In 1985, Canada posted a \$5 billion automotive trade surplus with the United States. The 1985 surplus was down by \$970 million compared to the 1984 surplus of \$5.9 billion, for a decline of 16.3 percent.

Except for a surplus of \$446 million posted by Canada during 1970-72, Canada experienced recurring trade deficits in automotive products with the United States between 1965 and 1981. The cumulative Canadian deficit-during this period amounted to \$14.7 billion. Since 1982, due to the relative strength of the U.S. economy, the lower value of the Canadian dollar and sole sourcing from Canada of certain models, Canada is now in a surplus position of \$2.3 billion on a cumulative basis for the period 1965-1985.

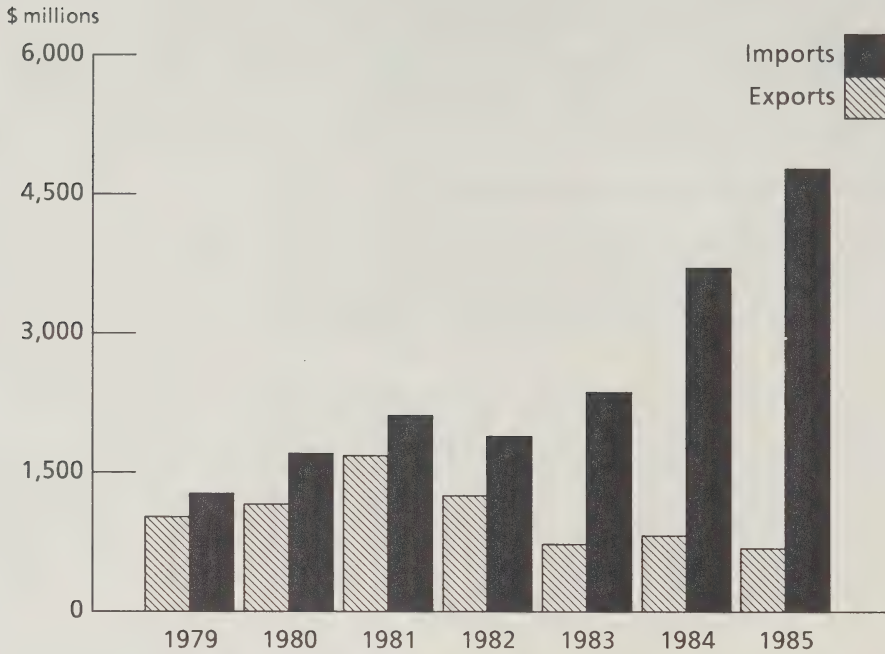
AUTOMOTIVE TRADE WITH OVERSEAS COUNTRIES

The trade deficit in automotive products with countries other than the United States has increased from \$445 million in 1981 to \$2.9 billion in 1984 and \$4.1 billion in 1985. In 1985, the deficit in vehicle trade amounted to \$2.8 billion. The deficit with overseas countries was more than three-quarters of the value of the trade surplus with the United States.

These developments are attributed to high levels of vehicle imports and increasing levels of parts imports from offshore countries to support the vehicle sales. In addition, there has been an increasing trend by the traditional domestic vehicle manufacturers during the last few years to source automotive parts offshore from Japan and newly industrialized countries such as South Korea, Taiwan, Mexico and Brazil. The total non-U.S. imports of parts by Canada have grown from \$198 million in 1978 to \$1.3 billion in 1985. Many of the high-value components such as engines and transmissions are being imported by Canadian vehicle manufacturers.

Figure 5

CANADA - OVERSEAS TRADE IN AUTOMOTIVE PRODUCTS
1979 - 1985



Imports of cars from overseas countries were up 42.6 percent. Imports of cars (in terms of number of units) from Japan increased by 20.5 percent, and from West Germany 47.8 percent (41 100 units, up from 27 800 units in 1984). Imports from France, however, declined 45 percent (to 7700 units, down from 14 000 units), while imports from Sweden increased to 5100 units, up from 2600 units in 1984. Imports from other overseas countries reached 100 000 units, compared to 34 000 units in 1984. About 80 percent of this increase is attributed to sales by Hyundai.

TABLE 4

**Canada-Overseas Countries Trade in
Automotive Products (Customs Basis)**

	Annual Totals		Value Change		% Change	
	1983	1984	1985 (\$C million)	1984	1985	1984 1985
Domestic Exports						
Cars	135	189	39	54	-150	40.0 79.4
Trucks and other motor vehicles	146	144	177	-2	33	1.4 22.9
Parts	254	280	307	26	27	10.2 9.6
Tires and tubes	18	30	45	12	15	66.7 50.0
Re-exports	194	168	134	-26	-34	-13.4 -20.2
Total Canadian Exports	747	811	702	64	-109	8.6 -13.4
Imports						
Cars	1 322	1 805	2 726	483	921	36.5 51.0
Trucks and other motor vehicles	304	372	381	68	9	22.4 2.4
Parts	613	1 328	1 459	715	131	116.6 9.9
Tires and tubes	128	207	207	79	0	61.7 0.0
Total Canadian Imports	2 367	3 712	4 773	1 345	1 061	56.8 28.6
Balance						
Cars	-1 187	-1 616	-2 687	-429	-1 071	
Trucks and other motor vehicles	-158	-228	-204	-70	24	
Parts	-359	-1 048	-1 152	-689	-104	
Tires and tubes	-110	-177	-162	-67	15	
Re-exports	194	168	134	-26	-34	
Total	-1 620	-2 901	-4 071	-1 281	-1 170	

Source: Statistics Canada

EMPLOYMENT AND LABOUR RELATION TRENDS

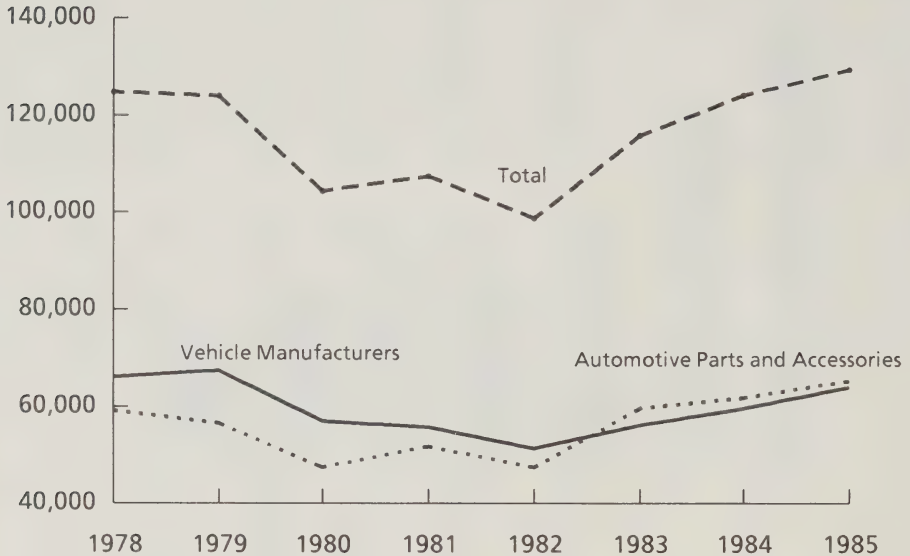
Industry Employment

As the automotive production activity continued to increase in both Canada and the U.S., industry employment in Canada also set a new record of 129 300 employees in 1985, an increase of 4.5 percent over the 1984 employment level of 123 800 employees. It also may be added that the 1985 employment was 31 percent higher than the 1982 level when employment in the Canadian automotive industry reached 98 700 workers, the lowest level in the last decade and half. The previous peak record was set in 1978 when employment reached 125 000 workers.

All sub-sectors of the automotive industry registered increases in employment. Employment in the automotive parts and accessories sectors increased by 6.0 percent over 1984, while employment in the vehicle-assembly sector rose by 7.6 percent. The truck-body and trailer sector employment registered an increase of 8.0 percent, and in the automotive-fabric sector employment increased by 4.1 percent.

Figure 6

EMPLOYMENT IN THE CANADIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY BY SECTOR
1978 - 1985



Industrial Relation Trends

In December 1985, the Canadian wing of United Automotive Workers (UAW) officially severed its organizational links with the American wing of the UAW. The historic break was triggered by a number of factors including a fundamental difference over the appropriate strategy to pursue, given the changes occurring in the North American automotive sector.

The general concern that the formation of the Canadian Auto Workers (CAW) could bring about greater instability in the Canadian labour scene has not occurred, and the transition has been remarkably smooth and peaceful. Since gaining independence, the CAW has successfully negotiated new contracts with Chrysler Canada and American Motors.

Ford/GM Contracts

Three-year contracts were signed with both GM and Ford in November 1984. The contract with General Motors followed a 13-day strike in Canada after GM workers in the U.S. reached a settlement following a number of selected strikes there. There were no strikes involved at Ford.

Chrysler Contract

Chrysler workers in Canada and the U.S. signed new contracts on October 20 and October 23, 1985, respectively. The new agreements were reached following brief strikes by 80 000 Chrysler workers in both the United States and Canada.

The Canadian agreement with Chrysler somewhat differs from that in the U.S.A. The Canadian contract was negotiated for two years, rather than three years as in the U.S., and expires at essentially the same time as the Ford and GM contracts.

Both contracts provide for a lump-sum payment per worker as compensation for labour concessions during previous rounds of negotiations. The Canadian contract restores wage and benefit parity with Ford and GM workers, but does not include job-security provisions along the line provided to Chrysler workers in the U.S. In addition, Canadian labour leaders have consistently opposed profit-sharing arrangements such as those provided in the U.S. accord.

American Motors Contract

After a brief, 36-hour strike, the CAW and American Motors of Canada signed a new three-year contract on September 20, 1986. The new contract follows the pattern set at the larger Canadian auto companies and provides a break-through, bringing AMC workers into pension parity with their compatriots at General Motors, Ford and Chrysler for the first time in their history.

CHAPTER II

FINANCIAL PERFORMANCE AND COST-CONTROL TRENDS IN THE CANADIAN VEHICLE MANUFACTURING INDUSTRY

INTRODUCTION

This chapter provides an analysis of the cost-control trends in the Canadian vehicle-manufacturing industry during the last few years, as well as providing detailed analysis of financial performances, both in aggregate terms and by individual companies.

North American vehicle manufacturers are continuing to make major efforts to control fixed and variable costs in order to improve their competitiveness in relation to foreign vehicle manufacturers, particularly the Japanese. The industry has made substantial progress in its push for cost competitiveness, but the cost gap continues to persist and has become a moving target as Japanese vehicle manufacturers also continue to lower costs to maintain their competitive edge.

COST-CONTROL TRENDS

Since 1981, the Canadian vehicle manufacturers have been making substantial progress in improving the revenue/cost ratio which measures the degree in which costs increase in relation to increases in revenue over time.

Table 5 shows the revenue/cost ratios for General Motors, Ford and Chrysler. American Motors could not be included in calculating some of these indicators, as the required information was not available.

TABLE 5

Costs and Revenue Trends Big-Three Canadian Vehicle Manufacturers

1981-1985

	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
Revenue (\$ millions)	17 380	18 083	24 323	31 997	37 180
Cost of Sales (\$ millions)	17 677	18 341	23 419	29 862	35 476
Revenue/Cost	0.98	0.99	1.04	1.07	1.05
Unit Sales ('000)	1 686	1 576	2 036	2 471	2 692
Revenue/Unit	10 308	11 474	11 946	12 949	13 811
Cost/Unit	10 485	11 638	11 502	12 085	13 178
Gross Profit Margin/Unit	(177)	(164)	444	864	633

Source: Company Financial Reports

The information presented in Table 5 indicates that the revenue/cost ratio of the Big Three vehicle manufacturers has improved substantially since 1982.

While the revenue from sales of vehicles increased by 105.6 percent between 1982 and 1985, the cost of sales, defined as total operating costs, increased by only 93.4 percent, thus showing an improvement of 12.2 percentage points. The revenue/cost ratio showed an improvement of about seven percent in 1984 and five percent in 1985, as compared to 1981 and 1982. However, the revenue/cost ratio after showing improvements for two consecutive years (1983 and 1984), slightly decreased in 1985, primarily due to increased cost of concessionary financing and other incentives offered by the vehicle manufacturers to stimulate vehicle sales.

Among the Big Three, General Motors showed the best results in revenue/cost ratio improvements, while Ford and Chrysler stood at par with each other. It also is evident from Table 5, that the gross profit margin per unit of sales also increased substantially in 1983 and 1984 (\$444 and \$864 respectively), compared to losses per unit of sales of \$177 and \$164 in 1981 and 1982 respectively. The gross profit margin per unit in 1985 however, decreased to \$633 after increasing for two consecutive years, again largely due to increased costs of reduced-rate financing offered to consumers by the vehicle manufacturers.

Among the Big Three, the gross profit margin varied significantly. General Motors showed the highest gross profit margin per unit: \$642 in 1983, \$1302 in 1984 and \$973 in 1985. Ford's gross profit margin per unit of sales was \$157 in 1983 and \$467 in 1984, but declined to \$328 in 1985, compared to losses per unit of \$453 and \$369 in 1981 and 1982 respectively. Chrysler, on the other hand, showed somewhat better results than Ford: \$294 in 1983, \$507 in 1984 and \$370 in 1985. GM's higher gross profit margin per unit is attributed to its success in launching its best-selling mid-size, front-wheel-drive models.

The continuing upturn in the North American auto industry, which began in 1983, and the record profits made by the industry have substantially improved its financial position. The dramatic cost-cutting efforts which began in 1979-80 are continuing and the industry has been able to keep costs under effective control, as is evident from the above analysis.

The impact of the cost-control efforts by the Big Three Canadian vehicle manufacturers in terms of payroll costs per unit of sales (including domestic shipments, exports and imports) is shown in Table 6. The Big Three payroll cost per unit of sales in current dollar terms has remained virtually constant over the period 1981-1985. Another indicator which can be used to measure the payroll cost-control efforts of the industry is the payroll as percentage of sales revenue. It is evident from Table 6 that the payroll as a percentage of sales for the Canadian Big Three vehicle manufacturers decreased from 10 percent in 1981 to 7.8 percent in 1985, a decrease of more than two percentage points or about 21.8 percent. This ratio should improve during 1986 as a result of the continuing improvement in worker productivity.

TABLE 6

Employment Payroll Cost and Revenue
Big-Three Vehicle Manufacturers
1981 - 1985

	Unit Sales	Sales Revenue	Employment	Payroll (\$ million)	Payroll/ Unit Sales (\$)	Payroll/ Employee as % of Sales	Payroll as % of Sales
	('000)	(\$ million)				(\$)	
1981	1 686	17 380	66 396	1 734	1 028.47	26 116	9.98
1982	1 576	18 083	60 579	1 720	1 091.37	28 393	9.51
1983	2 036	24 323	68 938	2 128	1 045.19	30 868	8.75
1984	2 471	31 997	73 639	2 564	1 037.64	34 819	8.01
1985	2 692	37 180	75 962	2 899	1 076.89	38 164	7.80

Source: Financial reports of companies.

PRODUCTIVITY TRENDS

Productivity gains will continue to play a key role in the Canadian vehicle industry's efforts to meet its ambitious cost-control objectives. Table 7 shows productivity level in the Canadian motor vehicle industry (number of vehicles produced per employee) between the period 1981 and 1985. The number of vehicles produced per employee dramatically increased from 23.1 vehicles per employee in 1981 to 30.2 vehicles per employee in 1985, an impressive increase of 30 percent in labour productivity. These numbers are, however, significantly biased upwards, in view of the substantial overtime worked by employees to meet the pent-up demand for vehicles during 1984 and 1985.

TABLE 7

Canadian Vehicle Output Per Employee
Big-Three Vehicle Manufacturers
1981-1985

	1981	1982	1983	1984	1985
Vehicle Production ('000)	1 281	1 236	1 502	1 830	1 930
Employment	55 500	51 400	55 900	59 400	63 900
Vehicles/Employee	23.1	24.1	26.9	30.8	30.2

Source: Company financial reports, Ward's Reports

The appropriate measures to use would be, of course, the hours worked per employee, which could show a more accurate measure of productivity changes. However, person-hour data is not readily available and, therefore, the number of vehicles produced per employee is used as proxy for productivity movements over time.

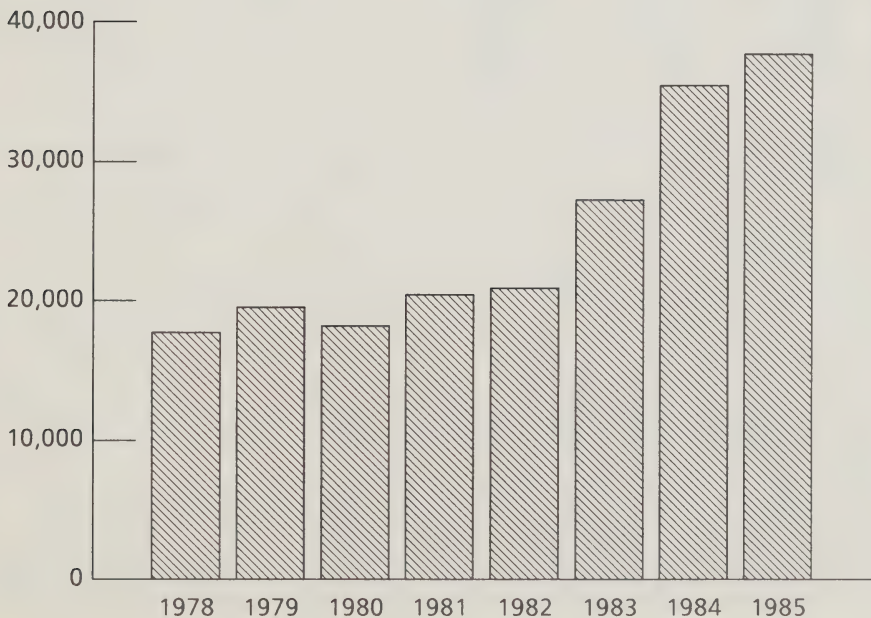
These results show that the output per worker currently stands at the highest level in the industry's history and is expected to increase further, although somewhat moderately, in the coming years as the North American vehicle manufacturers continue to push to improve their competitiveness to meet the foreign-import challenge. Productivity increases will be possible as the industry increasingly uses new methods and processes, such as computer-assisted design and computer-assisted manufacturing (CAD/CAM), robotics, modular-assembly techniques, just-in-time delivery, and changes in the organization of work systems.

FINANCIAL PERFORMANCE OF CANADIAN VEHICLE MANUFACTURERS

The Big Three Canadian vehicle manufacturers continued to show strong financial performance for the third consecutive year. The Big Three exhibited their second-best performance in 1985, after showing record nominal earnings and cash flow from operations in 1984. All major financial indicators pertaining to these companies continued to show improvements.

Net sales of the Big Four (General Motors, Ford, Chrysler and American Motors) increased by 6.5 percent, up from \$35.5 billion in 1984 to \$37.8 billion in 1985.

Figure 7
NET SALES OF THE FOUR MAJOR ASSEMBLERS IN CANADA
1978 - 1985
(\$ millions)



Net income of the Big Four (General Motors, Ford, Chrysler and American Motors) was down to \$993 million in 1985, compared to \$1.6 billion in 1984 (a decrease of 38.2 percent). It is still judged to be high by industry standards. Net income as percentage of sales for the Canadian Big Four combined was 2.6 percent, compared to 4.5 percent in 1984 and 3.9 percent in 1983 (Table 8). In historical perspective, net income in 1983 was \$946 million, while the consecutive aggregate loss for the three recessionary years of 1980-1982 amounted to \$569 million. During 1978 and 1979, which were considered the best years in recent history, the Big Four net income amounted to \$209 million and \$192 million respectively.

TABLE 8
Financial Performance of the Four Major Assemblers in Canada
1978-1985
(\$ millions)

<u>Year</u>	<u>Net Sales</u>	<u>Net Income (Loss)</u>	<u>Net Income (Loss) As % of Sales</u>	<u>Capital Expenditures Plant and Equipment*</u>	<u>Working Capital</u>	<u>Long-Term Debt</u>
1978	17 784	209	1.18	445	847	55
1979	19 635	192	0.98	586	700	164
1980	18 322	(217)	(1.18)	1 170	533	709
1981	20 590	(168)	(0.82)	1 288	242	1 363
1982	21 014	(184)	(0.87)	606	(735)	595
1983	27 413	946	3.87	882	313	407
1984	35 465	1609	4.54	489	1 031	108
1985	37 763	993	2.63	948	1 394	15

* Includes special tooling for all four companies and investments overseas by Ford of Canada.

Source: Department of Regional Industrial Expansion and company annual reports.

Working capital, which is measured by current assets minus current liabilities, rose from \$1031 million in 1984 to \$1394 million even though the net earnings of the Big Four declined from \$1609 million in 1984 to \$993 million in 1985. The increase in working capital is largely attributed to the fact that companies had paid off most of their debts in 1983 and 1984, and left a large portion of their earnings invested in working capital.

Massive capital spending requirements, accompanied by record losses suffered by the industry during the period 1980-1982, led to a record amount of borrowing by the Big Four Canadian vehicle manufacturers. However, record earnings in 1983 and 1984 permitted these companies to retire a significant portion of their debts and improve their cash resources and working capital position to meet both short-term and long-term investment requirements.

Capital Spending

After a considerable slowdown in capital spending in 1984, a new upturn in the capital spending cycle occurred in 1985. Capital expenditure on plants and equipment by the Big Four surged to \$948 million, compared to \$489 million in 1984. The industry is now beginning to enter into a new round of the investment spiral. The new GM-10 program in Oshawa and AMC's new plant in Brampton will be the most significant investments of Canadian vehicle manufacturers during the coming years.

Return on Assets

The total assets of Big Three Canadian vehicle manufacturers (GM, Ford and Chrysler) increased to \$8.9 billion in 1985, up from \$7.7 billion in 1984, an increase of 15 percent. Net earnings, on the other hand, were \$1030 millions in 1985, down from \$1514 million. Accordingly, net earnings as a percentage of assets declined in 1985 to 11.6 percent, compared to 19.5 percent in 1984. This ratio, however, compares favourably with other Canadian manufacturing industries. Higher taxes, cut-rate financing, pricing pressure from foreign competition and increases in various operating costs are largely blamed for the lower net earnings and profitability ratios in 1985.

TABLE 9

Return on Assets of Big Three Canadian Vehicle Manufacturers 1984-1985

	<u>1985</u>	<u>1984</u>
Total Assets (\$ million)	8 908	7 746
Net Earnings (\$ million)	1 030	1 514
Net Earnings as % of Assets	11.6	19.5

Source: Company reports, 1985

Performances among the Big Four varied considerably. The balance-sheet analysis for individual companies is provided under each company heading in the following section.

General Motors

At General Motors of Canada, 1985 was another performance-record-breaking year. Record net sales of \$18 993 million surpassed 1984's record of \$16 300 million. Net income, however, was down to \$713 million, compared to the record net income of \$881 million in 1984. Accordingly, net income as percent of sales was somewhat lower, 3.8 percent compared to 5.4 percent in 1984. The decline in net income is mainly attributable to higher costs such as the cost associated with lower financing rates and other incentive packages which were offered to stimulate sales as well as to maintain market share.

This is evident from the fact that selling and general administrative expenses were up about \$95 million (33.5 percent increase), while costs of sales and other operating charges were up 20.5 percent.

Production and unit-sales records also were established in 1985. Despite a shut-down of Oshawa #1 assembly plant during change-over to front-wheel-drive cars during January and February 1985 and a one-day shut-down for line-speed acceleration at Ste. Thérèse, GM set a production record of 562 083 passenger cars and 279 363 trucks and buses. Production of vehicles was up by 16 000 units from the previous record set in 1984, when GM produced 826 000 vehicles.

GM Canada sold 537 000 passenger cars and trucks in 1985, an increase of 60 000 units or 12.6 percent over 1984, and the highest combined-unit volume sales since 1980.

In 1985, employment and payrolls stood at all-time highs. Employment increased by more than 4 000 workers during the year. On-roll employment in December 1985 was 48 100 persons, an increase of 2700 persons from the previous high of almost 45 400 persons at December 31, 1984. Total payrolls for the year were almost \$1.7 billion, up 15.6 percent from \$1.5 billion in 1984.

Investment

In 1985, GM invested \$541 million in new plants and equipment. In addition, another \$133 million was spent on special tools. For 1984, investments in new plants and equipment amounted to \$185 million, and another \$83 million was spent on special tools. This was GM's second largest investment since 1981 when the company made a \$798 million investment in new plants and equipment to modernize its facilities and upgrade its product lines. Since 1981, GM has invested \$1.8 billion in Canada in new plants and equipment (excluding tooling expenditure), thus showing GM's continuing commitment to contributing to Canada's economic growth.

In addition to existing capital spending commitments of \$800 million, more than \$2 billion will be invested to expand and modernize General Motors of Canada's Oshawa assembly facilities into a synchronized high tech manufacturing system called GM Autoplex which will contribute to high quality and greater economies in component transportation and handling.

Stamping Plant

GM Autoplex will feature a \$228 million stamping plant contiguous with the Oshawa car and truck assembly plants and painting facility. This represents a substantial change from the traditional approach to metal-stamping operations and will provide major opportunities for the Canadian steel industry.

Investment in Parts Facilities

GM Canada also is spending \$344 million at St. Catharines to produce the high-tech, multi-port, fuel-injected and throttle-body-injected V-6 and V-8 engines for 1987. The St. Catharines metal-castings operations, the engine plant and the axle plant form the largest automotive component manufacturing facilities in Canada, with more than 325 150 m² (3.5 million sq. ft.) of floor space. The St. Catharines facility makes GM the largest employer in the Niagara peninsula, employing almost 10 000 people. It not only supplies GM's Canadian assembly operation, but contributes significantly to Canadian exports through sales to GM plants in the U.S.

Windsor Transmission and Trim Plants

GM Canada employs more than 6000 people in its transmission and trim plants. In 1986, \$31 million will be spent to increase output at the Windsor transmission plant. The Windsor trim plant operated at full production level in 1985 and a major new product, the seat system for the new Detroit-Hamtramck Assembly Centre, was added for the start of the 1986 model year.

An additional \$18 million was being spent in 1985-86 at the Ste. Thérèse car assembly plant to increase the line speed from 42.5 to 46 units per hour.

Ford Motor Company of Canada

Ford Motor Company of Canada also recorded higher production and sales for the third consecutive year. Production of cars and trucks was the highest ever achieved in company's history. Ford produced 657 000 cars and trucks in 1985, compared to 595 000 vehicles produced in 1984, a 10.4 percent increase.

Similarly, sales of cars and trucks in Canada were up 20.5 percent, increasing from 264 000 units in 1984 to 318 000 units in 1985. In dollar terms, net sales were up \$1716 million, from \$9423 million in 1984 to \$11,139 million in 1985, an increase of 18.2 percent. The increase in sales reflected the continuing high demand for vehicles in both Canada and the U.S.

Ford's net earnings in 1985 amounted to \$179 million, down from \$352 million in 1984. This decrease in net earnings was again due to extraordinary items, such as return of the company to full taxpayer level as the company reached 50 percent effective tax-rate status. The higher net income in 1984 was due to an extraordinary tax recovery of \$134 million. Accordingly, Ford's return on assets (net earnings as a percentage of assets) was six percent in 1985, compared to 12.7 percent in 1984.

Unfavourable foreign exchange costs resulting from the weakening of the Canadian dollar, higher sales incentive costs reflecting competitive market conditions and costs associated with new model introduction contributed to the decline in profits. These factors, however, were partially offset by increased vehicle sales and manufacturing efficiencies.

The company maintained a high level of employment. Ford's total Canadian employment in 1985 was 15 500, slightly down from 15 800 in 1984, but considerably up from the lowest level of 12 400 in 1981. It may be pointed out, however, that it is doubtful the employment level will ever reach the peak level record of 18 700 set in 1978. This is due to improvements in productivity levels, resulting from a high use of capital and technological factors.

Passenger-car deliveries by Ford dealers in 1985 reached 193 319 units, up 30 867 units, or 19 percent, over 1984. Ford's car sales in 1985 were the highest since 1979, and the Ford Tempo with 47 692 sales was the top-selling North American-produced car in Canada. Combined sales of Tempo and Topaz hit 71 267 units, an increase of 47.3 percent over 1984. Ford's LTD and Marquis models, with the exception of the Crown Victoria and Grand Marquis, were phased out in 1985 and replaced by the new Taurus and Sable lines introduced in late December of 1985. Equally impressive were Ford of Canada's truck sales of 115 184 units in 1985 (an increase of 28 percent) up from the 90 131 units in 1984.

Chrysler Canada

Chrysler Canada recorded its fourth consecutive year of higher production and vehicle sales. Sales in 1985 were up 11 percent to \$7.0 billion, compared to \$6.3 billion in 1984. Operating earnings were down to \$221 million in 1985 compared to \$282 million in 1984, and net earnings were \$138 million compared to \$281 million in 1984 and \$119 million in 1983, as a result of the return of Chrysler to full taxpayer status. Higher net earnings were shown in 1984, largely as a result of an extraordinary item, i.e. the effect of utilization of the remaining balance of tax-loss carry-forwards and re-instatement of deferred tax debits to a total of \$104 million, compared to \$14 million in 1985.

Chrysler's working capital increased from \$186 million in 1984 to \$298 million. The increase again occurred largely as a result of decrease in debt liabilities piled up during the 1980-82 recession due to heavy losses and corresponding demands for new investment to modernize existing plants and bring in new product lines.

Chrysler Canada's assembly and components plants continued to operate at full capacity throughout 1985. Factory shipments in Canada were 249 043 vehicles, and an additional 347 501 units were exported: a total of 596 544 units. This represents an increase of six percent over the 562 754 vehicles sold in 1984. The increase in sales reflects continuing high demand and consumer acceptance of Chrysler's Windsor-built Magic Wagons (full-size vans) and mini-vans in spite of new entries from Ford and General Motors.

The Windsor assembly plant production was increased twice during 1985 to its current level of 1024 Magic Wagons and mini-vans per day on a two-shift basis. Following completion of a \$35 million plant modernization and expansion program, production of full-size vans at the Pillette Road plant was increased

from 448 to 496 vehicles a day, also on two-shift basis. Parts shipments at Chrysler's Ajax trim plant, which produces soft interior trim parts for all Chrysler's North American vehicle assembly plants, were up seven percent.

Chrysler Canada's employment continued at a high level, reaching 12 356 employees in 1985, compared to 12 448 in 1984 and 12 028 in 1983. In 1981 and 1982 Chrysler's employment was 10 920 and 11 176 respectively.

In October 1985, the company negotiated an historic two-year labour contract with the newly independent CAW. Under the new contract, all eligible Chrysler Canada employees and retirees received a lump-sum bonus payment of \$1000 and their Chrysler shares acquired through the Chrysler Employee Stock Ownership Plan.

American Motors of Canada

American Motors of Canada was the only vehicle manufacturer among the Canadian Big Four which posted a net loss -- \$37.1 million -- in 1985, compared to \$9.3 million profits in 1984. Sales, as a whole, declined from \$771 million in 1984 to \$590 million in 1985, a decline of 23.5 percent. The consolidated net loss for the corporation was \$125 million in 1985, compared to \$15.5 million profits posted in 1984. Net loss from Canadian operations constituted 6.3 percent of total Canadian sales revenue, while the net loss for the corporation as a whole was 3.1 percent of the consolidated sales.

The primary reason for the losses in 1985 was the company's narrow range of products, particularly its heavy dependence on the sub-compact, passenger-car market. Sales of Alliance and Encore were down substantially from 1984, as competition from offshore producers, especially Japan and Korea, was very strong.

American Motors' Jeep sales, however, were strong, and a record 192 835 Jeep vehicles were sold in the United States and Canada during 1985. The company expanded the Jeep line in 1985 with the addition of the award-winning, four-wheel-drive Comanche pick-up truck.

In order to broaden its product offerings, the company is making important strides in its crucial product-development program by building a brand new, state-of-the-art assembly plant in Brampton, Ontario. The company is planning to manufacture a new state-of-the art, mid-size car and make an entry in the growing, and more profitable, intermediate-size segment of the North American passenger-car market. In the first part of 1987, the company also plans to import a full line of high-volume compact cars from Europe, as well as a high performance sports car -- the Renault Alpine. This broadening of the product range should take American Motors into the mainstream of the auto market. The company plans to invest \$2 billion in facilities, equipment and tooling over the next five years in its North American facilities.

CHAPTER III

PERFORMANCE AND COMPETITIVE CONDITIONS IN THE CANADIAN AUTOMOTIVE-PARTS INDUSTRY

EXTERNAL DEVELOPMENTS

The North American vehicle and automotive-parts industry is presently undergoing unprecedented changes. The rapid internationalization of the automotive industry is bringing new changes that will alter its traditional way of operating. Increasing foreign competition, principally from Japan and several low-cost, developing countries, has led to the introduction of new technology and processes and the just-in-time delivery method in order to reduce costs.

There will be revolutionary changes in the next decade in the automotive-parts sector in view of the emerging competitive environment. The number of North American original equipment (OE) parts producers likely will shrink as the traditional North American vehicle producers increasingly source parts and small vehicles from Japan and low-cost, developing countries, as well as from their overseas affiliates. Major U.S.-based multinational parts suppliers also are following the same route as they develop new business links and joint ventures with overseas producers.

Accordingly, new relationships will evolve between manufacturers and suppliers. The vehicle manufacturers are reducing their vertical integration in order to cope with the competitive challenge and transferring to suppliers many functions previously performed by the vehicle manufacturers themselves. In return, vehicle manufacturers are willing in many cases to award long-term contracts to suppliers so the suppliers can justify the huge capital investment required to perform such functions. It must, however, be borne in mind that only the big, independent multinationals can make such enormous capital investments. For the medium- and small-size parts producers, the future remains clouded, as they have neither the financial capacity nor the necessary technology in place to make such long-term undertakings. Their problems are further compounded by the increased penetration of the market by low-technology parts imported from low-cost developing countries who sell to both the OE market and the after-market.

STRUCTURE OF THE CANADIAN PARTS SECTOR

The Canadian automotive-parts industry consists of three types of producers: the in-house parts facilities of the vehicle manufacturers, the independent Canadian-owned parts companies and the foreign-owned independent parts manufacturers.

There are two main categories of parts manufactured, one that consists of original equipment (OE) parts used in manufacturing of new vehicles, and the after-market parts which are shipped to the automotive replacement market.

The in-house parts sector consists of the three big vehicle manufacturers (GM, Ford and Chrysler). In-house OE parts manufactured by the major assemblers accounted for more than 40 percent of total Canadian OE parts output in 1984. In-house parts are generally high-value components such as engines and transmissions. GM, the largest among the three, produces approximately 75 percent of its total components requirements, whereas Chrysler produces about 30 percent and Ford is between the two at about 50 percent. Currently, all automotive engine and transmission manufacturing is carried out by vehicle manufacturers.

The independent parts suppliers range from large multinationals to small shops. Among the independents, 12 large multinational equipment suppliers account for almost 20 percent of the total OE parts output, while some 450 firms (approximately half Canadian-owned) produce the remainder. In 1984, wholly-owned Canadian firms accounted for about 13.4 percent of the total output. Among the independents at the upper end of the scale, manufacturers are making some sophisticated, high-value products such as truck axles and transmissions and engine parts. At the lower end, shops are turning out routine components for the vehicle manufacturers. Geographically, the industry is concentrated in southern Ontario and more than 90 percent of its production is dependent on exports to the U.S.

TABLE 10

Structure of the Canadian Automotive-parts Industry

	1981		1984*	
	Value of Shipments (\$ millions)	Share (%)	Value of Shipments (\$ millions)	Share (%)
In-house	\$2 016	41.3	\$ 4 624	45.2
Foreign-owned	2 326	47.7	4 236	41.4
Canadian-owned	537	11.0	1 371	13.4
Total	<u>\$4 879</u>	<u>100.0</u>	<u>\$10 231</u>	<u>100.0</u>

* APMA estimates

The Canadian Automotive Parts Manufacturers Association's (APMA's) special survey (Table 10) indicates the share of the in-house parts shipment of the Big Four has grown from 41.3 percent in 1981 to 45.3 percent in 1984. The pent-up demand for vehicles in Canada and the U.S. since 1983 has led to increased in-house parts production for Canadian consumption as well as for exports to the U.S. The depreciation of the Canadian dollar vis-à-vis the U.S. dollar also has provided a strong competitive edge to the Canadian parts producers. Preliminary estimates suggest that the relative share of in-house parts production is continuing to increase. Similarly, the relative share of the Canadian-owned independent parts producers also is growing and has increased substantially from 11 percent in 1981 to 13.4 percent in 1984.

Most of this increase is accounted for by two large Canadian independents, Magna International and AG Simpson. Canadian parts production by the

foreign-owned independents, however, has not grown at the same rate as the in-house and Canadian-owned independents parts production. Accordingly, the relative share of production of the foreign-owned independents has declined from 47.7 percent in 1981 to 41.4 percent in 1984.

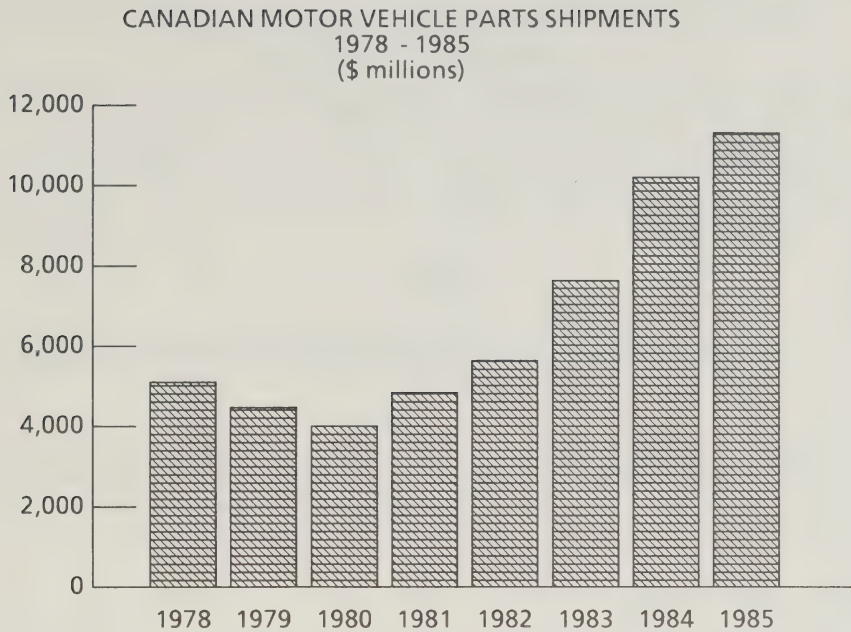
Sector Performance

The Canadian automotive-parts producers exhibited strong performances in 1985. The recovery in the parts sector has moved in parallel with the vehicle manufacturing industry as the pent-up demand for vehicles in North America continued for three consecutive years. Record-level production of vehicles led to a continuing high demand for automotive parts and components on both sides of the border.

AUTO-PARTS SHIPMENTS

The value of Canadian automotive-parts shipments set a new record in 1985 when the value of shipments amounted to \$11 348 million in current dollars, up from \$10 232 million in 1984, an increase of 10.9 percent. The lower value of the Canadian dollar vis-à-vis the U.S. dollar, coupled with very high demand for autoparts components in the U.S., led to higher exports of Canadian-made parts to the U.S. Canadian parts exports to the U.S. were up 11.9 percent in 1985 compared to 1984, and have more than doubled since 1982. More than 90 percent of Canadian automotive-parts production was exported to the United States in 1985.

Figure 8



Investment

Total capital spending by Canadian automotive-parts manufacturers between 1978 and 1985 amounted to about \$2.9 billion. The capital expenditures were heavy between 1979 and 1981 (approximately \$2 billion), most of which was for major engine and transmission plants, before falling sharply during 1982 and 1983.

TABLE 11

**Capital Investment in Canadian Automotive
Parts Industry, 1978-1985**

<u>Year</u>	<u>Capital Expenditures</u> (\$ Million)
1978	201.4
1979	330.9
1980	786.9
1981	666.5
1982	189.8
1983	164.0
1984	203.2
1985	332.1

Source: Statistics Canada

Most capital spending in the parts industry was for new machinery and equipment to meet demand for light-weight components and to manufacture parts for front-wheel-drive vehicles. There also were large expenditures by the OE parts manufacturers to re-tool plants and re-design their major product lines.

CANADIAN COST ADVANTAGE

Canada continued to enjoy a substantial labour-cost advantage over the United States in motor-vehicle and equipment manufacturing, largely as a result of the lower exchange-rate. The information available from the U.S. Department of Labour's Bureau of Labour Statistics indicated that Canada has about a 30 percent labour-cost advantage in motor-vehicle and equipment manufacturing vis-à-vis the United States. Accordingly, Canadian exports of auto parts to the United States are expected to remain strong. One factor affecting Canadian auto-parts exports to the United States is the expected over-capacity situation in North American vehicle manufacturing, resulting mainly from import competition and increased vehicle assembly in Canada and the United States by offshore vehicle manufacturers.

At the outset, foreign vehicle assemblers operating in North America will not be able to generate CVA levels comparable to those reached by traditional North American manufacturers and are expected initially to source most of their components from their home bases. The upward revaluation of the yen against the Canadian and American currencies is expected to accelerate the growth in North American value-added in these transplant assembly operations.

OUT-SOURCING TRENDS

The North American vehicle manufacturers in their cost reduction efforts are increasingly looking toward the independent parts suppliers, especially for some of the parts that were manufactured in-house before. However, most of the independent parts suppliers do not have the necessary financial capability

to invest in high-value, high-technology components such as engines, transmissions and other power-train components. Accordingly, the vehicle manufacturers are now importing some of these components from offshore sources.

During the last five to seven years, a trend has developed to source major automotive parts from Japan and the newly industrialized countries such as Mexico, South Korea, Brazil and Taiwan. These countries are now exporting many high-value components such as engines and transmissions to the North American market. Ford, GM and Chrysler are importing some of these products from their affiliates in Japan, Mexico and Brazil. This trend is evident from Table 12 below.

TABLE 12

Canadian Imports of Automotive Parts from Selected Countries
(\$ millions)

	<u>1978</u>	<u>1985</u>
United States	7 336.0	16 304.1
Mexico	11.1	534.2
Japan	40.4	359.8
Sweden	45.7	99.7
Brazil	7.2	32.1
Taiwan	0.5	18.7
Hong Kong	0.7	3.4
Korea	0.1	14.2
United Kingdom	26.1	41.4
France	25.8	45.7
West Germany	24.9	85.1
All other countries	15.2	60.8
Total imports	7 533.7	17 599.1
Total non-U.S. imports	197.7	1 295.0

Source: Statistics Canada and APMA

Imports of automotive parts from Mexico have risen from \$11.1 million in 1978 to \$534.2 million in 1985. Approximately two-thirds of these imports are automotive engines and engine parts sourced by Ford Motor Co. from its subsidiary in Mexico. Ford also is importing major parts from Mazda of Japan, in which Ford has a part ownership. Similarly, imports of automotive parts from Japan have grown phenomenally, from \$40.1 million in 1978 to \$359.7 million in 1985. Approximately 58.5 percent of these imports in 1985 consisted of engines and engine parts. Chrysler Canada currently is importing engines from its affiliate, Mitsubishi Corporation of Japan, for its mini-van assembly in Windsor and General Motors is importing engines and other high-value components from its affiliate Isuzu Motors of Japan.

Imports from Brazil have grown from a near-zero level in 1978 to about \$32.1 million in 1985. Imports from South Korea are growing rapidly, consisting mainly of replacement parts to service the growing Canadian market for Korean vehicles. Imports of automotive parts are expected to grow rapidly in the next few years as the Japanese and Korean companies start assembling cars in Canada and import most of the parts from their home bases.

Imports will originate increasingly from foreign plants owned by the U.S. vehicle manufacturers and parts suppliers. This trend is already evident in the U.S. As a result, Canadian parts suppliers will face a shrinking market, both in Canada and in the U.S.

According to a survey of the U.S. automotive-parts buyers conducted by Arthur Andersen and Company, by 1990 Japan is likely to surpass Canada as the major source of components for U.S.-built cars. Mexico and Brazil also were cited as greatly increasing their shares of the U.S. parts market, mainly because U.S. vehicle manufacturers already have made substantial investments in engine and component plants in those countries.

CHAPTER IV

THE INTERNATIONAL ENVIRONMENT

SYNOPSIS

World passenger-car, truck and bus production in 1985 broke the previous record of 42.3 million vehicles set in 1978. Estimated world motor vehicle production reached 44.8 million units in 1985, up from 41.8 million units produced in 1984, an increase of 7.2 percent. The world motor vehicle output is continuing a well-sustained recovery which began in 1983 when the total world output reached 39.7 million units after the recession low point of 36.1 million units posted in 1982.

TABLE 13

WORLD MOTOR-VEHICLE PRODUCTION TRENDS
(Millions of Units)

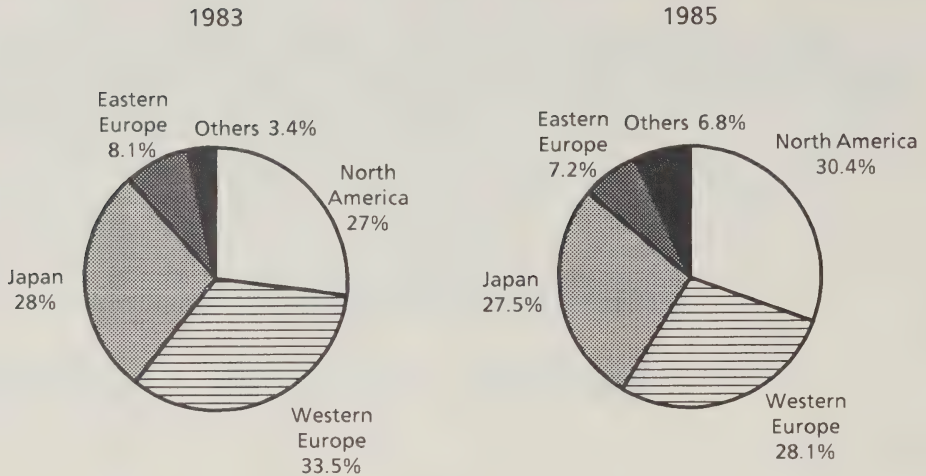
	<u>1983</u>		<u>1984</u>		<u>1985</u>	
	<u>Units</u>	<u>% Share</u>	<u>Units</u>	<u>% Share</u>	<u>Units</u>	<u>% Share</u>
North America (U.S.A. and Canada)	10.7	27.0	12.8	30.6	13.6	30.4
Western Europe	13.3	33.5	12.7	30.4	12.6	28.1
Japan	11.1	28.0	11.5	27.5	12.3	27.5
Eastern Europe	3.2	8.1	3.0	7.2	3.2	7.2
Others	1.4	3.4	1.8	4.3	3.1	6.8
TOTAL	39.7	100.0	41.8	100.0	44.8	100.0

Source: Ward's, JAMA

The economic recovery and growth in North America has been more vibrant than in Europe, which continued to experience sluggish economic growth. Accordingly, vehicle production and sales were stronger in North American than in Europe.

Figure 9

WORLD MOTOR VEHICLE PRODUCTION TRENDS
(Millions of Units)



Vehicle production in North America in 1985 increased by 6.3 percent over 1984, compared to Western Europe where production remained virtually static at 12.6 million vehicles in 1985, compared to 12.7 million units in 1984.

Passenger-car sales in Canada and the U.S. increased to 12.2 million units in 1985, compared to 11.4 million units in 1984, a 7.0 percent increase. In Western Europe as a whole, passenger-car sales increased by 3.0 percent, up from 10.2 million units in 1984 to 10.5 million units in 1985.

Vehicle production in Eastern Europe was up marginally, increasing to 3.2 million units in 1985 from 3.0 million units in 1984 when production dropped from 3.2 million units in 1983.

Japanese vehicle production increased by almost seven percent, from 11.5 million units in 1984 to 12.3 million units in 1985, largely in response to a recovery in demand in major world markets. However, the Japanese domestic market remained sluggish and vehicle sales were up only marginally, from 5.4 million units in 1984 to 5.6 million units in 1985, an increase of 2.2 percent.

The most dramatic developments are in the newly-industrialized countries such as South Korea, Mexico and Brazil where automotive production activity has been increasing at a rapid rate. The vehicle production outside the four major areas -- North America, Western Europe, Eastern Europe and Japan -- has more than doubled since 1983, up from 1.4 million units in 1983 to 3.1 million units in 1985. These nations also doubled their world production share from 3.4 percent in 1983 to 6.8 percent in 1985.

UNITED STATES AUTOMOTIVE INDUSTRY

The United States motor-vehicle industry continued its overall performance in 1985 with record sales and production levels. The continuing economic recovery, accompanied by lower inflation and interest rates, provided the necessary environment for strengthened vehicle production and sales. The cost-reduction measures have enabled the industry to lower its break-even levels and to generate high profits, as well as improve its competitive strength vis-à-vis foreign imports. The industry has made dramatic improvements to its costs and balance-sheet items since 1983.

Sales

The auto industry in the United States sold a record 15.7 million domestic and imported cars and trucks in 1985. This represents an increase of 8.5 percent from 1984 sales level of 14.5 million units. Sales were 1.9 percent higher than the previous record of 15.4 million units sold in 1978.

However, the traditional North American domestic producers are continuing to lose market-share in the domestic market. While sales of domestically manufactured cars and trucks increased 5.2 percent in 1985 to 12.1 million vehicles (compared to 11.5 million units sold in 1984), these were still approximately eight percent below the 13.1 million vehicles sold in 1978. Meanwhile, sales of imported cars and trucks jumped 20 percent to 3.6 million units in 1985, compared to three million units sold in 1984.

Passenger-car sales in 1985 reached 11 million units, an increase of six percent over the 1984 level of 10.4 million units. Foreign imported automobiles constituted 25.7 percent of the total passenger-car market in 1985, with the total sales of imported cars reaching 2.8 million units, compared to 2.4 million units in 1984. Sales of domestic cars amounted to 8.2 million in 1985, compared to 8.0 million sold in 1984. This is still well below the peak record of 9.7 million units set in 1973.

Production

The U.S. auto industry produced 11.7 million cars and trucks in 1985, including about 355 000 units assembled by Nissan, Honda and the Toyota/GM joint venture. Total U.S. vehicle production was ahead 6.5 percent (11.7 million units) in 1985, up from the 1984 production level of 10.9 million units. However, production was still below the peak record of 12 896 000 light vehicles set in 1978. According to the U.S. Motor Vehicle Manufacturers Association (MVMA), the increased production activity in the U.S. pushed the automotive industry capacity- utilization rate to 86 percent in 1985, about two percent higher than the 1984 rate of 84 percent. The peak capacity utilization rate was established in 1978 at 89 percent.

Employment

Employment in the U.S. motor vehicles and equipment industry reached 873 000, about 6000 workers higher than the 1984 level, but still below the 1979 peak of 990 000 workers.

Profitability

Despite increases in sales in both dollar and volume terms, combined Big-Three profits slipped to \$8.14 billion in 1985, compared to \$9.78 billion in 1984. Earnings per share also declined to \$35.29 from \$42.65, as all three manufacturers posted declines. However, American Motors reported a loss, \$125.3 million for 1985, compared to a \$15.5 million profit in 1984.

Japanese Exports

Although the U.S. government did not seek an extension of the Voluntary Restraint Agreement (VRA) that had been in place since 1981, the Japanese government unilaterally decided to restrain car exports to the U.S. at 2.3 million units in the 1985-86 fiscal year compared to the previous level of 1.8 million units.

Foreign Investment

A number of developments, such as the rapid appreciation of the Japanese yen, protectionist sentiment in the U.S. and stringent restrictions on Japanese cars in most Western European countries, are forcing Japanese vehicle manufacturers to move part of their production to preferred markets such as North America.

During 1985-86, several Japanese and Korean auto companies announced new assembly plants for the U.S. and Canada in addition to the existing GM/Toyota joint venture in Fremont, Cal., Nissan's plant at Smyrna, Tenn., and Honda's Marysville, Ohio, plant.

As Table 14 shows, there will be at least ten Japanese and Korean plants in full operation by 1990 in Canada and the United States, with a total investment of \$5.7 billion and an estimated capacity of 2.1 million units.

TABLE 14

FOREIGN PLANTS IN NORTH AMERICA

<u>Country/Company</u>	<u>Direct Investment</u> (\$ C million)	<u>Capacity</u> (Units)	<u>Estimated Direct</u> <u>Employment</u>
<u>U.S.A.</u>			
TOYOTA			
Fremont, California	250	250 000	2 500
Georgetown, Kentucky	650	200 000	2 000
NISSAN			
Smyrna, Tennessee	500	200 000	2 100
HONDA			
Marysville, Ohio	600	350 000	3 500
MITSUBISHI			
Bloomington-Normal, Illinois	900	180 000	1 800
MAZDA			
Flat Rock, Michigan	600	300 000	2 000
SUBARU/ISUZU			
Lafayette, Indiana	<u>670</u>	<u>120 000</u>	<u>2 000</u>
TOTAL U.S.A.	4 170	1 660 000	15 900
<u>CANADA</u>			
TOYOTA			
Cambridge, Ontario	400	50 000	1 000
HONDA			
Alliston, Ontario	200	80 000	700
HYUNDAI			
Bromont, Quebec	300	100 000	1 200
GM/SUZUKI			
Ingersoll, Ontario	<u>500</u>	<u>200 000</u>	<u>2 000</u>
TOTAL CANADA	1 400	430 000	4 900

These are very significant investments and, given the slow growth and market saturation of the North American automobile market, the continuing import competition, and the rapidly increasing new capacity in North America, suggest difficult times ahead for the traditional North American automobile industry.

Some analysts are predicting two-to-three-million-unit passenger-car over-capacity in North America by 1990, which may bring about closure of as many as 10 assembly plants in North America, with estimated losses of about 150 000 jobs in the automotive industry.

EUROPEAN AUTOMOBILE INDUSTRY

Economic Overview

After more than two years of economic stagnation, the economic picture for Western Europe brightened in 1985. Lower interest rates prevailing in 1985 in most Western European countries stimulated consumer demand and industrial investment. Accordingly, most European countries experienced a mild economic recovery in 1985.

The recovery in Western Europe lagged behind that of the United States and varies from country to country, with real GDP growing more than 2.5 percent in Germany, Sweden and the U.K., only 2.0 percent in Italy and 1.0 percent in France during 1985.

Despite these positive developments, however, unemployment remains a persistent problem in Western Europe and poses a serious challenge to sustained consumer-spending growth. Unemployment averaged around 11 percent across Western Europe during 1985 and, despite economic expansion, will probably decline only marginally in 1986.

Automobile Market

Western European car sales were up five percent in 1985 to 10.5 million units, compared to 9.9 million units in 1984. Car sales were up in all Western European countries except Belgium, where sales were down by 3.2 percent. Volkswagen (VW) with 12.8 percent of the market was the leader in 1985. Fiat followed with a market share of 12.4 percent. Ford, which was the market leader in 1984, fell to third place in 1985. Peugeot's share eroded to 11.7 percent from 11.9 percent in 1984. GM, through its marketing campaign, increased its market share in 1985 to 11.5 percent, up from 11.2 percent in 1984. The European market was subject to economic pressures which could easily have decreased sales, but the prevailing over-capacity resulted in price competition which boosted total volume. While over-capacity remains a problem in Western Europe, no plants have been closed yet.

In general, most European automakers have been successful in reducing costs and made profits in 1985. GM, Renault and SEAT were the unprofitable exceptions. Higher profit margins were earned by the specialty-car companies because of their greater pricing power. The turn-around at Volkswagen and Peugeot and the continued improvement at Ford and Fiat were encouraging, especially in the tough, competitive environment which persists in Western Europe.

Following is a summary of the performance of the major European auto producers in terms of their market shares:

- Volkswagen: The VW Golf was the top-selling car in Europe in 1984 and 1985. An up-graded model of the Scirocco, new models in the Audi division, a production facility in Spain and over-all strong sales during the year enabled VW to earn first place in 1985 with 12.8 percent of the total Western European car market. VW produced 1.4 million passenger-cars, and accounted for 10.9 percent of total Western European car production and ranked eighth among world auto producers.
- Fiat Group: Fiat Group maintained second place in 1985 in the Western European car market, with a market share of 12.4 percent. Fiat Group assembled 1.2 million passenger-cars, about 9.5 percent of the total Western European passenger-car production and ranked 10th among world producers.
- Ford: Ford had moved to the top sales spot in 1984, following the successful launching of its Sierra models. However, Ford fell to the third place in 1985, with a penetration of 12.1 percent in the Western European market. Ford Europe has plants in West Germany, England and Spain and produced 1.1 million passenger-cars, accounting for 8.6 percent of the Western European total passenger-car production.
- GM Opel: GM has grown quickly and added four points to its market share in Western Europe since 1981. Reduced sales of big cars have been offset by strong sales of Kadette/Astra. During 1985, GM was in fifth place with 11.5 percent of the Western European passenger-car market. GM Opel (West Germany, England and Spain) assembled 1.2 million passenger-cars and accounted for 9.4 percent of the total Western European passenger-car output. Although GM has made impressive market gains, low profits continue to impair the financial health of the company.
- Peugeot: Although the market share held by Peugeot was stable in 1985, it has been losing market share since 1981. Peugeot introduced the 205 Super-mini late in 1984 and it has been very successful. Accordingly, Peugeot's fourth-place position in 1985 has been maintained almost solely by this model. The company produced 1.3 million passenger-cars and accounted for 10.4 percent of the total Western European passenger-car output.
- Renault: Renault continued to lose ground in the Western European market, despite the introduction of R-5 which is selling well across Europe, although it did not have the anticipated impact. Renault was in sixth place with 10.2 percent of Western Europe's passenger-car market. In 1985, Renault produced 1.3 million passenger cars, about eight percent of the total Western European passenger-car output.

Mercedes-Benz: Mercedes-Benz is the most popular specialty-car producer in Europe. Mercedes' 190 series is selling briskly and production capacity was doubled to meet the growing demand. The new 200 and 300 series also are selling well. Mercedes had 3.7 percent of the European market in 1985, up from 3.2 percent in 1984. The company accounted for about 3.6 percent of the European production in 1985.

BMW: BMW is a specialty-car manufacturer which has maintained a fairly stable market share, between 2.8 percent and 3.0 percent of the market. The company is facing tough competition from Mercedes' new range of mid-size cars.

Volvo: Volvo continues to make small market gains. It is slowly increasing its presence in Europe from 2.0 percent in 1982 to 2.4 percent in 1985. Volvo's European success has been linked to the station-wagon market segment, which is heavily dominated by Volvo and where it encounters little competition.

Japanese Market-Penetration in Western Europe

Japanese firms collectively accounted for 10.2 percent of Western European passenger-car sales in 1985, up from 9.7 percent in 1984.

Sales of Japanese vehicles are strongest in those countries that have little or no local production. All of Europe's major markets have some degree of import restrictions aimed at Japanese imports.

Table 15 shows Japanese penetration in the main Western European markets. The Japanese occupy the top spot in eight markets: Ireland, Belgium, Austria, Finland, Switzerland, Norway, Netherlands and Denmark. By contrast, they have no presence in Italy or Spain.

With the appreciation of the Japanese yen and major European currencies versus the dollar during 1985 and 1986, the Japanese turned their attention towards Europe as there was little appreciation of the yen versus the major European currencies. During the first quarter of 1986, Japanese exports to Europe were 15 percent higher than the similar period in 1985. Following this rapid increase, MITI has asked Japanese manufacturers to limit their exports to a market share of the EEC member states 10 percent higher than last year.

Any long-term restrictions on Japanese exports to Western Europe would likely force the Japanese to shift their trade strategy toward local production. Until now, local Japanese production in Europe has been minimal and Nissan's operations in Italy and Spain are still unprofitable. Honda became involved with British Leyland (BL) and also may allow BL to assemble cars for them.

TABLE 15

JAPANESE MARKET PENETRATION IN EUROPE, 1983-1985

	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
Austria	28.3%	25.9%	25.9%
Belgium	21.9%	19.0%	19.1%
Denmark	31.1%	29.7%	32.5%
Finland	38.5%	37.4%	38.1%
France	2.7%	3.0%	3.0%
Germany	9.5%	10.8%	12.2%
Great Britain	10.6%	11.0%	10.7%
Ireland	30.0%	27.4%	34.0%
Italy	0.0%	0.0%	0.0%
Netherlands	23.1%	21.7%	22.0%
Norway	35.9%	33.7%	34.8%
Portugal	7.9%	7.3%	9.0%
Spain	0.0%	0.0%	0.0%
Sweden	15.2%	14.8%	16.0%
Switzerland	25.6%	23.2%	24.0%
European Total	9.4%	9.6%	10.2%
Units	964 815	955 780	1 060 789

Source: OECD

With respect to Japanese investments and joint ventures, the EEC has enacted local content standards to ensure that these are not merely kit-assembly operations. The EEC's local content rules are ambiguous, but benchmarks of local content vary from 40 percent to 60 percent of the vehicle.

JAPANESE MOTOR-VEHICLE INDUSTRY IN 1985

Economic Overview

The Japanese economy continued to experience steady growth during 1985. Japanese exports remained at a high level, supported by a moderate expansion of the U.S. and world economies. Plant and equipment investment showed a healthy increase in most industrial sectors and domestic demand for other goods and services generally increased.

However, the sharp rise in the value of the yen since September 1985, particularly in relation to the U.S. dollar, has placed exporting companies in a difficult position and has caused great uncertainty over the future of Japanese exports.

Vehicle Sales

Domestic motor-vehicle sales in 1985 reached 5.56 million units, an industry record, representing an increase of 2.2 percent over 1984 when 5.44 million

units were sold. Passenger-car sales during 1985 remained at about the same level as in 1984, about 3.1 million units (0.3 percent increase over 1984). A steady increase in multiple-car ownership, supported largely by female drivers, also contributed to the overall increase in sales. Truck sales in 1985 grew at a steady 4.7 percent pace to reach 2.43 million units. Sales of cargo (heavy- and medium-duty) trucks fell by 2.2 percent, primarily due to sagging demand for construction vehicles. Sales of compact and sub-compact trucks rose 1.1 percent as the market-stimulating effect of launching new models more than offset the drop in replacement demand. Mini-truck (midgets) sales increased 8.1 percent as new model introduction substantially expanded the market.

Vehicle Exports

Overall exports of motor vehicles increased 10.2 percent to 6.73 million units in 1985, largely attributable to an increase in the restraint level on passenger cars for the U.S. market and to the recovery of the European market. Exports of completely knockdown (CKD) sets rose favourably, increasing 9.8 percent to one million sets during the year.

In view of the favourable environments in both domestic and overseas markets in 1985, motor-vehicle production rose 0.7 percent above the 1984 total of 12.27 million units, a record high, making the Japanese automobile industry the world's leading motor-vehicle producer for the sixth consecutive year.

Canada and the U.S. absorbed about 3.4 million passenger-cars and trucks from Japan, about 50.3 percent of the total Japanese vehicle exports of 6.7 million units. The EEC absorbed about 973 000 units (14.4 percent), the Middle East 6.0 percent, Southeast Asia about 10.6 percent, Latin America 4.3 percent, and Africa about two percent of total Japanese exports.

International Developments Affecting the Japanese Automobile Industry

Automobile companies worldwide have experienced substantial changes in their business and market environments as internationalization of the world auto industry continues to gather momentum and proceeds into a new phase of development.

To cope with these changes, Japanese automobile manufacturers have been pursuing a strategy of overseas investment and development of new plants to service overseas markets, particularly in the preferred North American market.

Overseas Investments

The Japanese are increasingly pursuing a strategy which will shift the emphasis from exports of completed vehicles initially to exports of CKD kits, then to full-fledged integrated overseas assembly plants during the next few years.

Specifically, eight Japanese firms and one Korean company either have established production bases or have announced their plans to build

automobile-assembly plants in North America, either by themselves or in co-operation with North American vehicle manufacturers. (See Table 14).

The rising value of the Japanese yen also has hastened the overseas investment prospects and has forced the Japanese to invest in markets which until now have been better serviced from Japanese domestic production. For instance, Nissan plans to manufacture passenger-cars in Britain in the near future.

For many years, Japanese vehicle manufacturers have implemented production of CKD sets in many countries and currently are providing technological assistance to develop automobile and automotive parts industries, particularly in Southeast Asia, Latin America and Africa. However, these investments have not proven substantive, due to the limited size of these markets, the small scale of production and the low level of local content.

The Japanese developed a long-term cost advantage during the 1970s which has been sustained during the current upswing despite the appreciation of the yen. The Japanese automobile industry possesses huge financial muscle and can easily raise \$45 billion for capital investment. The new investment in North America by the Japanese and Korean automobile companies represents the first step of a new phase in the international expansion of the Pacific auto producers, for whom North America is the key market. By 1990, Japanese firms are expected actually to produce about 1.3 million units in North America from a total capacity of 2 million units.

Research and Development

Investment in research and development is the driving force in bringing the Japanese auto industry into a leadership position. The industry is pouring billions of dollars into high-technology automotive research and development. In 1984 alone, the Japanese automobile industry invested more than \$6 billion and employed about 36 000 engineers for research and development.

SOUTH KOREAN MOTOR VEHICLE INDUSTRY

Production

Since 1974, the government of South Korea has actively pursued a strategy of developing its own automobile industry. Throughout the 1970s, Korean vehicle production burgeoned, averaging about 28.7 percent annual growth. During that period, exports increased slightly more slowly than domestic consumption. By 1979, annual production reached 200 000 vehicles, compared to 37 000 units in 1975. During 1980-1982, Korean vehicle production declined, reaching 163 000 in 1982. The average operating rate was between 34 percent and 48 percent during the recession period. Since 1983, South Korean vehicle production has jumped phenomenally to 265 000 units as a result of the push for greater exports.

Exports

South Korea's Hyundai Corp. made a head start in 1983 when it began exporting to Canada, selling approximately 5000 Pony sub-compacts. It very quickly

established a foothold in the Canadian market through a highly organized dealers network. Hyundai enjoyed a competitive price advantage, partly due to its duty-free access in addition to a positive consumer perception. Hyundai increased its sales level in Canada to 25 000 units in 1984 and to 79 000 units in 1985, thus controlling seven percent of the total Canadian passenger-car market. Hyundai also is making an export push to the U.S. market in 1986, and the company expects to repeat the success it achieved in Canada.

In 1987, Daewoo Motors, a South Korean affiliate of General Motors Corporation, will begin exporting an Opel-designed sub-compact to the U.S. for sale by Pontiac dealers. The import volume to the U.S. is expected to reach 85 000-100 000 units per year by 1988, half of Daewoo's total production capacity for this vehicle.

KIA, another South Korean auto company, plans to enter the U.S. market during the late 1980s, supplying a mini-car to Ford Motor Company. KIA is expected to export up to 100 000 units per year to North America by the end of the decade.

Production Capacity

As a result of the recession in the early 1980's, the government took a series of initiatives to rationalize and organize the industry. The stated goal of government policy was to prevent over-capacity and price wars. The most important step taken was to restrict passenger-car production to two companies, Hyundai and Daewoo, while KIA (a former car producer) was limited to trucks and buses. At the same time, the government designated the motor vehicle industry as a strategic export industry. Auto imports are virtually prohibited from entering the country.

Currently, Hyundai and Daewoo control 75 percent and 25 percent of the Korean passenger-car market, respectively. The other four vehicle manufacturers -- KIA, Asia, Dong-A and Geohwa are limited to buses and trucks only.

South Korean auto companies needed capital and technology. Accordingly, joint ventures with foreign partners were vital for the development of the automotive industry. In co-operation with Mitsubishi, Hyundai spent about \$500 million in product development and is working on a front-wheel-drive (FWD) car to meet the U.S. safety and emissions standards. Daewoo is a 50-50 joint-venture partner with General Motors to sell Daewoo-made cars in the U.S. Ford is affiliated with KIA while Chrysler has been seeking a link-up with Samsung, a large conglomerate not currently producing motor vehicles.

The current South Korean motor-vehicle production capacity is estimated to have reached about 700 000 units. Some analysts predict that vehicle production capacity will reach about a million units in 1987, and about 2.1 million units by 1991. Because of the limited Korean domestic market, such a production level may be unsustainable, given the fiercely competitive international market.

These developments suggest that South Korea will become a significant factor in the world automotive industry during the next five to ten years. Because of the country's low hourly-wage costs, it will likely attract more foreign capital and technology infusions. Availability of an excellently trained labour force is another positive factor.

The limiting factors are the small domestic market, a poor highway system, low per capita income compared to highly developed industrialized countries, high taxation of cars and gasoline, lack of an adequate base of suppliers and a very competitive international market.

OTHER DEVELOPING COUNTRIES

Among the newly industrialized countries, Taiwan also is in the process of rapidly developing its automotive industry, currently in the infancy stage. It has significant export potential, although at this time it is difficult to assess its significance on the international automotive environment. Ford Motor Co.'s affiliate "Ford Lio Ho" is planning significant new capacity and already is exporting a small volume of sub-compact cars to Canada for sale by Mercury dealers.

Mexico's auto industry is growing at a phenomenal rate and its exports to North America also are growing rapidly. Until recently, its exports to North America had been limited mainly to automotive components, consisting of high-value items such as engines and transmissions. All three major North American vehicle manufacturers -- GM, Ford and Chrysler -- also are active in Mexico in the assembly of cars and trucks. Other major overseas manufacturers are Volkswagen and Nissan.

Production of cars and trucks in Brazil was up 11.8 percent in 1985 to 967 000 units compared to 865 000 units in 1984. Output of passenger-cars increased marginally from 706 000 units in 1984 to 714 000 units in 1985 (1.2 percent), but truck production was significantly ahead, increasing from 159 000 units in 1984 to 253 000 units in 1985, a gain of 59 percent.

Volkswagen was the leading producer in Brazil, with a total production of 358 000 cars and trucks, representing about 37 percent of all Brazilian vehicle production. General Motors ranked second with total vehicle output of 223 000 units, constituting about 23 percent of the total vehicle output of Brazil. Ford was third with production of 189 000 units, representing almost 20 percent of vehicle production. These three producers accounted for about 80 percent of Brazil's vehicle output. Other producers include Fiat, Mercedes-Benz, Scania, Volvo and Toyota.

From Brazil, in the next few years, all three major vehicle producers, (Volkswagen, GM and Ford) intend to export cars to North America from their subsidiaries. Production in Mexico and Brazil by these manufacturers constitutes a major strategic response to competition from Korea and Japan in the North American small-car market segment.

CHAPTER V

AUTOMOTIVE INDUSTRY OUTLOOK

The preceding portion of this report analysed the global and domestic changes which impacted on the performance of the Canadian automotive industry during 1985. This chapter provides an assessment of the various anticipated national and international developments which will affect the automotive industry during the rest of the 1980s, and examines the implications of these trends on domestic vehicle demand, employment and the performance of the industry in general.

INTERNATIONAL DEVELOPMENTS AFFECTING THE CANADIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY

The North American auto industry will be increasingly exposed to global economic, political and legislative pressures during the 1980s and beyond. The increasing internationalization of the auto industry, causing an inter-continental shift in the traditional production bases, accompanied by slower market-growth, will intensify the competitive pressure on the North American auto industry.

The industry has instituted sweeping cost-reduction measures and substantial productivity improvements have occurred. These measures, accompanied, by a market up-turn, restored the profitability of the North American vehicle manufacturers. High profits enabled the industry to make the necessary investments to modernize plants and equipment and develop new products to improve their competitiveness. However, these measures and improvements are still not enough to overcome the competitive challenge posed by the Japanese and by the entry of products from several newly industrialized countries (NICs) such as Korea, Brazil and Mexico. Slower growth in the North American automobile market, high import penetration and rapidly increasing new capacity in North America being developed by offshore vehicle producers suggest that the traditional North American vehicle manufacturers and the parts industry will continue to face strong competition in their traditional markets.

Market Perspective

Market growth in the major automotive-producing countries is predicted to be slower, thus compounding the adjustment difficulties for major world producers. The North American automobile market is expected to experience a very modest growth of only one percent to two percent per year for the rest of the decade.

The import-penetration level is expected to remain at 25 percent to 30 percent in the remainder of the 1980s, in view of the substantial capacity available in Japan and the new capacity being developed in newly industrialized countries. The NICs will increase their exports to North America during the next few years. The bulk of these cars will be captive imports by the Big Three and Volkswagen.

Foreign Capacity in North America

The continuing, restricted market access for Japanese cars and the possibility of greater trade restrictions in the future have prompted the offshore producers to develop new assembly capacity in North America. This new assembly capacity will increase rapidly from about 295 000 units in 1985 to approximately 2.1 million units by 1990. Approximately 430 000 units of this total capacity will be located in Canada.

Over-capacity in North America

Based on market projections, considerable over-capacity is expected to exist in passenger-car production in North America by 1990. Depending upon the market growth, import penetration and production by the offshore producers in North America, surplus capacity may reach 2.5 million units or higher by 1990.

Most of the over-capacity will be concentrated in small-car manufacturing, but some excess capacity is also expected in mid-size cars. Currently, the bulk of the Canadian production is devoted to mid-size and large cars for which strong demand is continuing, particularly for mid-size, front-wheel drive cars and mini-vans. However, the Japanese are quickly moving into the up-scale market and the competitive pressure is likely to intensify in the mid-size segment as well, affecting Canadian production in the coming years.

In any case, if models produced by offshore manufacturers continue to sell, it is expected that the major impact of any capacity reductions will be on the North American producers. In such a case, some plants would close, both in the U.S. and Canada, while others would operate at lower production levels. The impact on the parts sector is expected to be severe in view of the reduced production levels of the traditional North American vehicle producers and their increased offshore parts sourcing.

FACTORS AFFECTING CANADIAN VEHICLE DEMAND

After three consecutive years of sustained recovery of the automotive market, Canadian passenger-car sales are expected to stabilize at about 1.0 million to 1.1 million units. The replacement cycle which began early in 1983 is almost coming to an end. The vehicle manufacturers are now offering incentive packages in terms of reduced-rate financing and luxury options, a move which shows a clear softening of the market.

However, the single most important economic factor influencing the automotive demand will be the state of the Canadian economy. The broad economic variables, such as growth in GNP, employment, demographic factors, interest rates, income, price levels and several other non-quantifiable factors, will affect passenger vehicle demand:

- a) The growth in real GNP is predicted to slow down to 3.5 percent in 1986 and 2.9 percent in 1987 and 1988. The lower growth in real GNP will have a decelerating influence on consumer spending, particularly on discretionary items such as automobiles whose purchases can be postponed.

- b) The interest rates charged on auto loans are another major factor which heavily impacts on automobile demand. Interest rates have substantially moderated, compared to the recessionary period, and are predicted to remain fairly stable. The prime rates on which general consumer loans usually are based are forecast to be 9.9 percent in 1986 and 1987, and 10 percent in 1988. Accordingly, lower and stable interest rates should keep car sales stable.
- c) Due to increased supply conditions, increases in car prices are predicted to moderate substantially in the next two years. While consumers have become accustomed to the high sticker prices of cars, the general average car price still remains high compared to real disposable income. This factor will still be paramount in making purchase decisions. The low-priced segment will be the major beneficiary of new growth in car sales.
- d) Although the unemployment rate declined to 9.6 percent in the first-half of 1986 from the high of 12 percent in 1983, according to various forecasts no further reduction is expected in 1986 and 1987. Accordingly, any small reduction in the general unemployment rate is not expected to be a major factor in the growth of new-car sales.
- e) Affordability still remains a key factor in new-car purchase decisions. Only moderate gains are expected in new-car sales in view of the continuing low growth in real disposable income.

OTHER FACTORS INFLUENCING AUTOMOBILE DEMAND

Replacement Frequency

Although the factors described above would have a major effect on future new-car sales, there are other factors at play which affect new car sales and the composition of these sales. Consumers are keeping their cars longer than in the past, resulting in steady growth in the average age of passenger cars. The frequency in vehicle trade-ins has declined substantially and consumers are spending more on repair and maintenance of their old cars. Due to these trends, the average age of passenger-car ownership is estimated to increase from three years in 1979 to about seven years by 1990. These factors will have a negative impact on new car sales.

Fuel Prices

Fuel prices are expected to remain relatively stable in both Canada and the U.S., barring any adverse international events which may cause another fuel crisis. The relatively stable fuel prices will assure stable sales volume for full-size cars.

Demographic Factors

Demographic trends also are important in influencing the long-term vehicle demand and sales mix by market segment. Throughout the 1980s, growth in

aggregate demand for motor vehicles will be bolstered by the steady increase in the primary new-car buying population (ages 25 to 44). However, the long-term demographic trends, including the continued entry of women into the labour force and the reduction in the average household size, are likely to shift the overall vehicle sales mix toward smaller and up-scale specialty vehicles.

CANADIAN MARKET FORECAST

After experiencing a rapid market recovery during the past three years, Canadian passenger-car market growth is expected to stabilize at one percent to two percent annual growth in 1986-88 period. Automobile-sales forecast for the Canadian market by various agencies and institutions for the period 1986-1990 are presented in the following table:

TABLE 16
PASSENGER-CAR SALES FORECAST FOR CANADA
('000 UNITS)

	<u>1986</u>	<u>1987</u>	<u>1988</u>	<u>1989</u>	<u>1990</u>
Chase	1 058	1 012	1 037	1 037	1 060
Data Resources Inc.	1 051	1 007	950	918	961
Royal Bank	1 020	1 057	-	-	-
Bank of Commerce	1 080	1 040	-	-	-

Based on the above forecasts, passenger-car sales in Canada are expected to be under 1.1 million units in 1986. A slight market slowdown is expected in 1987-88 in view of the expected minor slowdown in the economy, but car sales will still be about one million units. The market is expected to remain strong but relatively flat for the remainder of the 1980s.

OUTLOOK FOR CANADIAN VEHICLE MANUFACTURERS

The measures instituted by the industry have resulted in lowering break-even levels by as much as 40 percent since 1979. This achievement, accompanied by a sales recovery and restraints on Japanese automobiles, enabled the North American vehicle producers to return to profitability, retire debt, and rebuild capital.

During the 1983-85 period, the Canadian Big Three vehicle manufacturers made \$3.5 billion profits. This level of profitability should enable them to meet future requirements for investment funds and to address the long-term competitive issues. However, it is doubtful that the existing level of profitability can be sustained over the next few years. The most immediate concern to the auto industry is the need to reduce the cost advantage of Japanese manufacturers in small-car production. To meet this challenge, the U.S. Big Three have been developing ambitious, long-term product strategies.

GM's Saturn program, Ford's Alpha program and Chrysler's Liberty are aimed at overcoming cost disadvantages vis-à-vis the Japanese manufacturers in small-car manufacturing.

In view of the fierce competition, the North American manufacturers face a substantial risk of further erosion of their North American market shares. The success of the traditional North American auto manufacturers' efforts in the small-car sector will have an important bearing on the level of future motor-vehicle manufacturing in North America.

OUTLOOK FOR SUPPLIERS

Canadian auto-parts suppliers face the same competitive pressure and risks as vehicle manufacturers in competing in the new internationalized form of the auto industry. The restructuring of the auto industry, while providing new opportunities for the auto parts industry, has, at the same time, put new demands on parts manufacturers for significant investment in new products and processes.

The increasing shift by the vehicle manufacturers to outside sourcing rather than in-house production is expected to continue as they continue to push to lower their production costs. These developments could offer significant opportunities for large and medium-size independent companies to expand their production and realize economies of production. The vehicle manufacturers are offering long-term contracts to ensure that companies undertake the necessary investments. However, some of the smaller companies which lack necessary funds for investment face increasing risk of business losses.

As the Japanese continue to make a strong push for enlarging their production base in North America, significant business will be lost by the North American parts manufacturers due to further erosion of traditional North American auto producers' market shares. These Asian vehicle manufacturers also will use a high percentage of parts imported from their supplier base. Many Japanese suppliers already have followed the Japanese auto makers to the United States.

In this environment, the North American parts suppliers will require a strategy aimed at employing their capabilities to increase competitiveness either with their own resources or by developing joint ventures with offshore parts producers, technology transfers and equity-sharing arrangements. Moreover, suppliers must meet the higher quality standards set by the vehicle manufacturers and improve their international competitiveness in order to exploit these opportunities.

STATISTICAL APPENDIX
TABLE OF CONTENTS

1. Sales

1.1	Retail Sales of Motor Vehicles in Canada and the United States, 1970-1985	54
1.2	Canadian Sales of North American Cars by Size, 1970-1985	55
1.3	United States Sales of North American Cars by Size, 1970-1985 ..	56
1.4	Canadian Sales of New Passenger Cars by Origin, 1964-1985	57
1.5	U.S. Sales of New Passenger Cars by Origin, 1964-1985	58
1.6	Road Motor-vehicle Registrations in Canada, 1980-1984	59
1.7	Top-ten Vehicle Manufacturers in the World by Total Output, 1984	60
1.8	International Sourcing Pattern of Original-equipment Parts of the Five Major Motor-vehicle Manufacturers	61
1.9	Consumption of Automotive Parts by Vehicle Manufacturers	62

2. Shipments

2.1	Value of Shipments in Canadian and U.S. Automotive Industries, 1973-1983	64
-----	-----------------------------------------------------------------------------------	----

3. Production

3.1	North American Production of Motor Vehicles	66
3.2	Canadian Truck Production, 1975-1985	67
3.3	U.S. Truck Production, 1975-1985	68

4. Investment

4.1	New Capital Expenditures in Canadian and U.S. Automotive Industries, 1973-1984	70
-----	-----------------------------------------------------------------------------------------	----

5. Trade and Auto Pact Data

5.1	Canadian-overseas Trade in Automotive Products	72
5.2	Canada-United States Trade in Automotive Products, 1968-1985 ...	73
5.3	Canada-U.S. Trade Within and Outside the Automotive Products Trade Agreement, 1974-1983	74
5.4	Relationship between Canada-U.S. Auto Pact Trade Imbalance and Canadian Value-added in Automotive Production as Percentage of Canadian Cost of Sales	75
5.5	Overall Net-production to Net Sales-value Ratios Achieved by Auto Pact Companies in Canada, 1971-1985	76
5.6	Actual Canadian Value-added (CVA) as a Percentage of Cost of Sales Compared to CVA Commitments of Auto Pact Producers, 1975-1985	77
5.7	Total Canadian Value-added by Category of Production for the Four Major Vehicle Manufacturers in Canada	78

5.8	Automotive Industry, Selected Current and Capital Account Transactions between Canada and the United States, 1981-1984 ..	79
5.9	Scheduled Tariff Changes under the General Agreement on Trade and Tariffs for Most Favoured Nations Ad Valorem Rates of Duty, Tariff Items 43803-1 and 61815-1	80

6. Employment

6.1	Employment Related to Automotive Manufacturing in Canada, 1964-1985	82
6.2	Employment Related to Automotive Manufacturing in the U.S, 1972-1985	83
6.3	Automotive Parts Industry by Number of Employees: 1984	84

7. Vehicle-assembly and Parts-manufacturing Plants in Canada

7.1	Major Motor-vehicle Assembly and Parts-manufacturing Plants in Canada	86
7.2	A Partial List of Major Automotive-parts Plants in Canada.....	88

NOTE: Because of the variety of sources from which these statistical tables have been taken, totals will not always agree. The differences can be attributed to the variety of methods used in obtaining the various statistics.

1. SALES

TABLE 1.1

Retail Sales of Motor Vehicles in Canada and the United States, 1970-1985
('000 Units)

AUTOMOBILES				TRUCKS			
YEAR	NORTH AMERICAN	OVERSEAS IMPORT	TOTAL	NORTH AMERICAN	OVERSEAS IMPORT	TOTAL	TOTAL VEHICLES
1. CANADA							
1970	497	143	640	125	9	134	774
1971	592	188	780	147	13	160	940
1972	654	205	859	190	17	207	1 066
1973	783	188	971	235	20	256	1 227
1974	797	146	943	288	19	307	1 249
1975	836	154	989	310	17	327	1 317
1976	793	153	946	331	14	345	1 291
1977	798	194	991	338	16	354	1 345
1978	816	173	989	364	13	377	1 366
1979	863	140	1 003	381	12	393	1 396
1980	741	191	932	312	22	334	1 266
1981	647	257	904	251	36	287	1 191
1982	489	224	713	167	40	207	920
1983	625	218	843	193	45	238	1 081
1984	725	246	971	274	39	313	1 284
1985	795	342	1 137	345	48	393	1 530

Source: Statistics Canada.

AUTOMOBILES				TRUCKS			
YEAR	NORTH AMERICAN	OVERSEAS IMPORT	TOTAL	NORTH AMERICAN	OVERSEAS IMPORT	TOTAL	TOTAL VEHICLES
2. U.S.							
1970	7 120	1 285	8 405	1 746	65	1 811	10 216
1971	8 681	1 570	10 251	2 011	85	2 096	12 347
1972	9 327	1 623	10 950	2 486	143	2 632	13 575
1973	9 676	1 763	11 439	2 916	228	3 144	14 583
1974	7 454	1 413	8 867	2 512	171	2 683	11 550
1975	7 053	1 587	8 640	2 249	231	2 480	11 120
1976	8 611	1 498	10 109	2 944	237	3 181	13 290
1977	9 109	2 075	11 184	3 353	323	3 676	14 860
1978	9 312	2 000	11 312	3 776	337	4 113	15 425
1979	8 328	2 300	10 628	3 000	500	3 500	14 128
1980	6 578	2 398	8 976	2 002	484	2 486	11 462
1981	6 206	2 324	8 530	1 852	448	2 300	10 830
1982	5 757	2 222	7 979	2 151	410	2 561	10 540
1983	6 795	2 386	9 181	2 588	464	3 052	12 233
1984	7 951	2 439	10 390	3 484	607	4 091	14 481
1985	8 205	2 834	11 038	3 912	766	4 678	15 716

Source: Motor Vehicle Manufacturers' Association (MVMA) and Ward's Reports.

TABLE 1.2

Canadian Sales of North American Cars by Size, 1970-1985
(Units)

YEAR	SUB-COMPACT	PERCENT TOTAL	COMPACT	PERCENT TOTAL	INTER- MEDIATE	PERCENT TOTAL	FULL-SIZE	PERCENT TOTAL	LUXURY	PERCENT TOTAL	TOTAL SALES
1970	8 882	1.80	101 192	20.46	156 136	31.57	214 785	43.43	13 556	2.74	494 551
1971	38 616	6.85	108 280	19.22	158 687	28.16	234 656	41.64	23 259	4.13	563 498
1972	45 645	7.41	132 550	21.51	185 856	30.16	206 830	33.57	45 308	7.35	616 189
1973	81 739	10.89	164 783	21.96	233 914	31.18	213 909	28.51	55 927	7.45	750 272
1974	89 969	11.61	183 062	23.63	239 003	30.85	209 102	26.99	53 600	6.92	774 736
1975	74 552	10.29	185 894	25.66	229 364	31.66	222 581	30.73	11 963	1.65	724 354
1976	70 483	8.89	245 047	30.91	249 235	31.44	215 451	27.18	12 502	1.58	792 718
1977	56 060	7.03	245 805	30.81	266 784	33.44	214 287	26.86	14 775	1.85	797 711
1978	96 154	11.80	248 046	30.43	263 448	32.32	191 113	23.44	16 435	2.02	815 196
1979	152 432	17.67	236 832	27.46	243 132	28.19	203 388	23.58	26 738	3.10	862 522
1980	140 214	18.92	228 745	30.86	205 813	27.77	148 145	19.99	18 350	2.48	741 267
1981	136 696	21.45	198 078	31.08	184 443	28.94	105 406	16.54	12 604	1.98	637 227
1982	156 874	32.36	124 944	25.78	145 237	29.96	50 705	10.46	6 959	1.44	484 719
1983	205 942	33.56	135 226	22.04	197 672	32.21	66 016	10.76	8 817	1.44	613 673
1984	235 429	33.01	178 527	25.03	206 740	28.99	79 030	11.08	13 531	1.90	713 257
1985	237 047	30.22	202 286	25.88	245 966	31.47	79 961	10.23	16 567	2.12	781 827

SOURCE: MVMA.

TABLE 1.3

United States Sales of North American Cars by Size, 1970-1985
(Units)

YEAR	SUB-COMPACT	PERCENT TOTAL	COMPACT	PERCENT TOTAL	INTER- MEDIATE	PERCENT TOTAL	FULL-SIZE	PERCENT TOTAL	LUXURY	PERCENT TOTAL	TOTAL SALES
1970	138 259	1.93	1 157 250	16.18	2 434 906	34.04	3 033 092	42.40	389 280	5.44	7 152 787
1971	721 814	8.74	1 174 090	14.21	2 330 502	28.20	3 500 140	42.36	536 890	6.50	8 263 436
1972	809 014	9.75	1 267 350	15.27	2 360 920	28.45	3 332 215	40.15	529 277	6.38	8 298 776
1973	1 072 440	11.09	1 687 379	17.45	2 909 511	30.09	3 258 475	33.70	741 884	7.67	9 669 689
1974	791 901	10.63	1 557 854	20.91	2 539 193	34.09	2 016 375	27.07	543 598	7.30	7 448 921
1975	1 167 393	17.27	1 678 500	24.83	1 974 772	29.21	1 587 852	23.49	352 395	5.21	6 760 912
1976	1 041 050	12.10	2 436 219	28.31	2 845 207	33.06	1 898 857	22.06	385 240	4.48	8 606 573
1977	994 936	10.93	2 364 838	25.97	3 009 209	33.05	2 276 561	25.00	458 910	5.04	9 104 454
1978	1 209 320	13.20	2 224 380	24.28	3 007 774	32.84	2 137 160	23.33	581 547	6.35	9 160 181
1979	1 762 050	21.42	1 936 150	23.54	2 334 500	28.38	1 708 790	20.77	483 936	5.88	8 225 426
1980	1 670 721	25.40	1 674 755	25.46	1 835 799	27.91	1 075 267	16.35	321 710	4.89	6 578 252
1981	1 661 401	26.77	1 523 044	24.54	1 741 694	28.07	951 534	15.33	328 183	5.29	6 205 856
1982	1 738 589	30.20	1 104 083	19.18	1 618 078	28.11	928 467	16.13	367 441	6.38	5 756 658
1983	2 034 807	29.95	924 639	13.61	2 247 042	33.07	1 157 519	17.04	431 292	6.35	6 795 299
1984	2 306 206	29.00	1 309 390	16.47	2 457 048	30.90	1 232 368	15.50	646 511	8.13	7 951 523
1985	1 296 863	15.81	2 562 588	31.24	2 463 556	30.03	1 077 308	13.14	804 389	9.81	8 204 704

Source: 1964 through 1975 are registrations (figures are low because of incomplete reports from some states).
1976 and subsequent years are retail sales -- Ward's Automotive Reports.

TABLE 1.4

Canadian Sales of New Passenger Cars by Origin, 1964-1985
(Units)

Year	Total Sales		Domestic		Total Imported		Japanese	
	Volume		Volume	Percent	Volume	Percent	Volume	Percent
1964	616 759		550 823	89.3	65 936	10.7	-	-
1965	708 716		633 641	89.4	75 075	10.6	2 834	0.4
1966	694 820		626 986	90.2	67 834	9.8	2 742	0.4
1967	679 435		605 049	89.1	74 386	10.9	5 617	0.8
1968	741 915		637 393	85.9	104 522	14.1	15 859	2.1
1969	760 803		638 270	83.9	122 533	16.1	39 033	5.1
1970	640 360		497 185	77.7	143 175	22.3	65 569	10.2
1971	780 762		592 319	75.9	188 443	24.1	106 552	13.7
1972	858 959		653 933	76.1	205 026	23.9	116 860	13.6
1973	970 828		782 914	80.6	187 914	19.4	111 467	11.5
1974	942 797		796 840	84.5	145 957	15.5	87 609	9.3
1975	989 280		835 679	84.5	153 601	15.5	95 772	9.7
1976	946 488		793 201	83.8	153 287	16.2	101 558	10.7
1977	991 398		797 752	80.5	193 646	19.5	134 900	13.6
1978	988 890		815 994	82.5	172 896	17.5	113 166	11.4
1979	1 003 008		863 554	86.1	139 454	13.9	79 879	8.0
1980	932 060		740 767	79.5	191 293	20.5	138 107	14.8
1981	904 195		646 942	71.6	257 253	28.4	207 639	23.0
1982	713 481		489 435	68.6	224 046	31.4	178 174	25.0
1983	843 318		625 088	74.1	218 230	25.9	176 525	20.9
1984	971 210		724 932	74.6	246 278	25.4	171 204	17.6
1985	1 137 216		794 965	69.9	342 251	30.1	199 221	17.5

Source: Statistics Canada.

TABLE 1.5

U.S. Sales of New Passenger Cars by Origin, 1964-1985
(Units)

Year	Total Sales	Domestic		Total Imported		Japanese	
	Volume	Volume	Percent	Volume*	Percent	Volume*	Percent
1964	8 100 865	7 616 734	94.0	484 131	6.0	N/A	-
1965	9 232 504	8 763 219	94.9	469 285	5.1	18 067	0.2
1966	8 978 657	8 377 425	93.3	601 232	6.7	40 183	0.5
1967	8 286 472	7 567 884	91.3	718 588	8.7	69 188	0.8
1968	9 610 257	8 624 820	89.7	985 437	10.3	109 586	1.2
1969	9 545 295	8 464 375	88.7	1 080 920	11.3	189 160	2.0
1970	8 364 950	7 115 537	85.1	1 249 413	14.9	312 777	3.7
1971	10 209 375	8 676 284	85.0	1 533 091	15.0	578 977	5.7
1972	10 907 503	9 321 502	85.5	1 586 001	14.6	628 918	5.8
1973	11 402 261	9 669 689	84.8	1 732 572	15.2	742 621	6.5
1974	8 838 244	7 448 921	84.3	1 389 323	15.7	592 113	6.7
1975	8 614 524	7 050 120	81.8	1 564 404	18.2	807 931	9.4
1976	10 097 692	8 606 573	85.2	1 491 119	14.8	931 182	9.2
1977	11 168 708	9 104 454	81.5	2 064 254	18.5	1 399 338	12.5
1978	11 300 477	9 307 563	82.4	1 992 914	17.6	1 414 260	12.5
1979	10 647 442	8 328 055	78.2	2 319 387	21.8	1 833 927	17.2
1980	8 978 584	6 578 252	73.3	2 400 332	26.7	1 908 413	21.3
1981	8 533 135	6 205 856	72.7	2 327 279	27.3	1 858 896	21.8
1982	7 978 872	5 756 658	72.2	2 222 214	27.9	1 801 481	22.6
1983	9 182 071	6 795 299	74.0	2 386 772	26.0	1 915 621	20.9
1984	10 390 815	7 951 523	76.5	2 439 292	23.5	1 906 204	18.3
1985	11 038 423	8 204 704	74.3	2 833 719	25.7	2 217 860	20.2

* Imported includes captive imports for 1980 and subsequent years.

Source: Ward's.

TABLE 1.6

Road Motor-vehicle Registrations in Canada, 1980-1984

	1980	1981	1982	1983	1984
Passenger Automobiles	10 255 511	10 199 388	10 530 355	10 731 520	10 780 667
Trucks and Truck-tractors	2 902 730	3 137 987	3 239 341	3 307 746	3 046 889
Buses	52 569	54 210	54 065	55 226	52 169
Motorcycles	388 680	406 871	431 453	466 411	470 445
Other	117 662	53 026	55 503	58 706	56 302
TOTAL	<u>13 717 152</u>	<u>13 851 482</u>	<u>14 310 717</u>	<u>14 619 609</u>	<u>14 406 472</u>

Source: Statistics Canada.

The statistics on road-vehicle registrations shown in this table have been obtained from the 12 provincial and territorial governments, each of which has its own distinct registration system. While each provincial or territorial system may be comprehensive and consistent within itself, the inconsistencies between the different provinces and territories pose serious problems for anyone trying to make use of national totals.

For all provinces and territories, the registration figures represent the total number of vehicles which held a registration in the reporting jurisdiction for all, or any part, of the licence year. However, there is some slight duplication when vehicles are registered in more than one province or territory during the same licence year. Although the Statistics Canada questionnaire asked for separate reporting of transfers from other provinces or territories, only Nova Scotia and British Columbia were able to supply this figure. Therefore, no adjustment was made. An analysis of these reports indicates that less than 1.7 percent of registrations of road motor-vehicles represents transfers from other provinces or territories.

Since 1980, information from the province of Quebec concerning registration is based on a count of the number of vehicles in circulation. In previous years, data shown in tabulations for Quebec were based on the number of registration transactions. However, because Quebec registrations change each time a vehicle is sold (unlike the other nine provinces where the licence plate stays with the vehicle), the transactions count tended to overstate the number of vehicles on the road in Quebec.

TABLE 1.7

Top Ten Vehicle Manufacturers in the World by Total Output, 1984

COMPANY	TOTAL OUTPUT (Units)
1. General Motors -- U.S.A.	8 070 647
2. Ford Motor -- U.S.A.	5 348 906
3. Toyota -- Japan	3 482 727
4. Nissan -- Japan	2 727 568
5. Volkswagen -- West Germany	2 135 346
6. Renault -- France	1 983 217
7. Chrysler -- U.S.A.	1 884 882
8. Peugeot -- France	1 747 740
9. Uaz -- U.S.S.R.	1 675 000
10. Fiat -- Italy	1 528 910

Note: Includes production from plants outside parent country.

Source: Motor Vehicle Manufacturers Association (MVMA) of the United States, World Motor Vehicle Data, 1986.

Data compiled by the MVMA from various overseas sources. Information was obtained from published reports issued by various vehicle associations outside the U.S. and from a number of other sources considered reliable. Therefore, and because of the numerous complex factors involved in determining vehicle ranking worldwide, the MVMA does not assume responsibility for the above classification.

TABLE 1.8

International Sourcing Pattern of Original-equipment Parts of the
Five Major Motor-vehicle Manufacturers
(\$C Million)

Model Year	U.S. Purchases from In-house Suppliers in Canada	Canadian Purchases from In-house Suppliers in U.S.A.	Column (a) Less Column (b)
	(a)	(b)	
1965	17.4	522.2	- 504.8
1966	163.7	599.5	- 435.8
1967	209.0	716.1	- 507.1
1968	356.3	1 008.5	- 652.2
1969	406.8	1 298.7	- 891.9
1970	453.6	1 153.3	- 699.7
1971	639.0	1 428.1	- 789.1
1972	763.2	1 556.4	- 793.2
1973	801.7	1 804.0	-1 002.3
1974	713.0	2 083.2	-1 370.2
1975	796.7	2 209.1	-1 412.4
1976	1 165.6	2 772.2	-1 606.6
1977	1 520.6	3 365.8	-1 845.2
1978	2 222.0	N.A.	N.A.
1979	2 361.7	4 702.8	-2 341.1
1980	1 604.1	3 991.7	-2 387.6
1981	2 118.7	4 957.2	-2 838.5
1982	2 891.7	5 374.2	-2 482.5
1983	2 360.0	5 918.0	-3 558.0
1984	3 959.6	7 813.4	-3 853.8
1985	4 620.7	8 489.6	-3 868.9

Model Year	U.S. Purchases from Independent Suppliers in Canada	Canadian Purchases from Independent Suppliers in U.S.A.	
1965	74.3	236.4	- 162.1
1966	112.3	279.8	- 167.5
1967	172.1	304.6	- 132.5
1968	327.4	405.2	- 77.8
1969	430.9	485.5	- 54.6
1970	487.3	505.4	- 18.1
1971	574.5	484.4	90.1
1972	699.3	558.9	140.4
1973	888.4	748.8	139.6
1974	771.4	846.9	- 75.5
1975	875.8	1 051.1	- 175.3
1976	1 221.6	1 283.5	- 61.9
1977	1 530.0	1 519.9	10.1
1978	1 537.8	N.A.	N.A.
1979	1 812.0	1 560.0	25.2
1980	1 253.4	1 226.1	27.3
1981	1 385.1	1 450.7	- 65.6
1982	1 476.9	1 843.8	- 366.9
1983	1 922.1	2 067.4	- 145.3
1984	2 616.7	3 034.2	- 417.5
1985	3 381.4	3 871.4	- 490.0

Note: Canadian purchases are for use in vehicle assembly in Canada only. These figures do not include parts imported for further manufacture or parts imported for re-export, either as parts or as CKD vehicles.

Source: Compiled from company responses to the Reisman Inquiry (1965-1977) and company Auto Pact Reports (1979-1985). 1978 data not available from Auto Pact Reports.

TABLE 1.9

Consumption of Automotive Parts by Vehicle Manufacturers
(\$C Millions)

Year	Canada	Within the United States	Canada as a Percent of Total
1972	3 239.2	32 483.2	9.1
1973	3 843.1	38 460.1	9.1
1974	4 314.1	34 338.1	11.2
1975	4 967.6	37 010.7	11.8
1976	6 090.8	48 796.2	11.1
1977	7 096.8	64 334.4	9.9
1978	8 378.8	76 966.0	9.8
1979	8 975.2	79 076.1	10.2
1980	8 752.3	64 364.5	12.0
1981	9 823.4	73 347.4	11.8
1982	10 597.8	-	-

Source: Statistics Canada, U.S. Department of Commerce and the APMA.

2. SHIPMENTS

TABLE 2.1

Value of Shipments in Canadian and U.S. Automotive Industries, 1973-1983

CANADA (\$ Millions)		1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983*
323	Motor-vehicle Manufacturers	4715.8	5381.9	6024.4	7276.1	8610.4	10070.1	10724.4	10071.1	11402.8	12343.6	15590.7
3241	Truck-body Manufacturers	143.2	178.3	197.2	194.4	188.6	207.6	281.2	316.5	372.5	311.9	282.7
3243	Commercial-trailer Manufacturers	108.9	138.4	117.0	110.3	151.8	218.5	313.3	301.9	259.1	171.5	166.7
SUB-TOTAL		4967.9	5698.6	6338.6	7580.8	8950.8	10496.2	11318.9	10689.5	12034.4	12827.0	16040.1
325	Motor-vehicle Parts & Access.	2304.6	2281.1	2325.8	3112.3	3790.2	4692.0	4472.8	3609.7	4358.4	5059.7	8357.9
188	Automobile Fabric Accessories	229.3	229.0	227.1	305.5	348.6	427.7	424.6	424.5	520.9	479.2	
SUB-TOTAL		2533.9	2510.1	2552.9	3417.8	4138.8	5119.7	4897.4	4034.2	4879.3	5538.9	8357.9
TOTAL		7501.8	8208.7	8891.5	10998.6	13089.6	15615.9	16216.3	14723.7	16913.7	18365.9	24398.0
U.S.A. (\$U.S. Millions)												
3711	Motor-vehicle & Car Bodies	50227.7	43868.5	45340.2	62717.4	76517.8	84900.9	85147.4	66257.4	74273.1	70739.7	95930.8
3713	Truck & Bus Bodies**	1595.8	1471.3	1739.9	2342.4	3329.1	2292.5	2355.4	2123.1	2314.9	2510.9	2833.6
3715	Truck Trailers	1369.5	1636.9	921.6	1297.3	1910.1	2498.0	3088.2	2435.8	2206.2	1773.3	2171.6
SUB-TOTAL (U.S. \$)		53193.0	46976.7	48001.7	66357.1	81757.0	89691.4	90591.0	70816.3	78794.2	75023.9	100936.0
3714	Motor-vehicle Parts & Access.	21606.5	21656.0	22030.1	29024.4	35750.8	40199.7	39807.2	32881.2	37080.9	36293.1	44415.4
3465	Automotive Stampings	6085.9	6103.0	6116.2	8070.5	9739.2	10697.6	10425.9	8497.3	8960.7	8777.4	11176.4
3592	Carburetors, Pistons, Rings	1017.6	977.3	1009.0	1256.3	1400.6	1608.5	1904.1	1838.8	2130.9	2224.5	2485.0
3647	Vehicle Lighting Equipment	577.4	598.0	590.6	771.1	908.5	1057.2	1061.5	876.0	956.3	1013.6	1282.1
3694	Engine Electrical Equipment	2343.0	2388.1	2427.6	3100.3	3647.2	4097.9	4124.3	3684.3	4071.0	3464.3	4212.4
2396	Automotive-Apparel Trimmings	1289.4	1234.4	1283.1	1658.5	2166.3	2280.8	2287.4	1939.5	2286.1	2130.8	2723.0
SUB-TOTAL (\$U.S.)		32919.8	32956.8	33456.6	43881.1	53612.6	59941.7	59610.4	49717.1	55485.9	53903.7	66294.3
TOTAL U.S.A. (\$U.S.)		86112.8	79933.5	81458.3	110238.2	135369.6	149633.1	150201.4	120533.4	134280.1	128927.6	167230.3
TOTAL U.S.A. (\$C)		86121.4	78175.0	82867.5	108705.9	143965.6	170611.7	175960.9	140903.5	161001.8	170210.2	206094.6
NORTH AMERICAN TOTAL (\$C)		93623.2	86383.7	91759.0	119704.5	157055.2	186227.6	192177.2	155627.2	177915.5	195507.8	230492.6
CANADA as a percentage of the total		8.01	9.50	9.69	9.19	8.33	8.39	8.44	9.46	9.51	12.9	10.6

* Reported under 1980 SIC

** Revised in 1977. Excludes motor homes.

Source: Statistics Canada, U.S. Department of Commerce, APMA.

3. PRODUCTION

TABLE 3.1

North American Production of Motor Vehicles
('000 Units)

Year	<u>Canada</u>		<u>U.S.A.</u>		<u>North America Total</u>	
	Volume	Percent	Volume	Percent	Volume	Percent
1965	846	7.1	11 114	92.9	11 960	100.0
1966	902	8.0	10 363	92.0	11 265	100.0
1967	947	9.5	8 992	90.5	9 939	100.0
1968	1 180	9.8	10 794	90.2	11 974	100.0
1969	1 353	11.7	10 182	88.3	11 535	100.0
1970	1 193	12.6	8 263	87.4	9 456	100.0
1971	1 373	11.4	10 650	88.6	12 023	100.0
1972	1 474	11.5	11 297	88.5	12 771	100.0
1973	1 575	11.1	12 663	88.9	14 238	100.0
1974	1 564	13.5	9 984	86.5	11 548	100.0
1975	1 442	13.9	8 965	86.1	10 407	100.0
1976	1 647	12.5	11 486	87.5	13 133	100.0
1977	1 775	12.3	12 699	87.7	14 474	100.0
1978	1 818	12.4	12 895	87.6	14 713	100.0
1979	1 632	12.4	11 475	87.6	13 107	100.0
1980	1 374	14.6	8 010	85.4	9 384	100.0
1981	1 280	13.9	7 941	86.1	9 221	100.0
1982	1 236	15.0	6 985	85.0	8 221	100.0
1983	1 502	13.9	9 226	86.1	10 728	100.0
1984	1 830	14.4	10 924	85.6	12 754	100.0
1985	1 930	14.2	11 648	85.8	13 578	100.0

Source: Ward's Automotive Reports.

TABLE 3.2

Canadian Truck Production, 1975-1985
(Units)

YEAR	LIGHT	PERCENT OF TOTAL	MEDIUM- AND HEAVY-DUTY	PERCENT OF TOTAL	TOTAL
1975	367 142	94.74	20 397	5.26	387 539
1976	482 807	96.45	17 753	3.55	500 560
1977	576 297	95.64	26 263	4.36	602 560
1978	629 743	95.99	26 316	4.01	656 059
1979	606 936	95.59	27 980	4.41	634 916
1980	506 274	95.97	21 248	4.03	527 522
1981	480 172	96.65	16 650	3.35	496 822
1982	434 138	96.94	13 682	3.06	447 820
1983	539 386	98.53	8 051	1.47	547 437
1984	793 873	97.81	17 849	2.19	811 722
1985	834 467	97.46	21 711	2.54	856 178

Source: MVMA

TABLE 3.3

U.S. Truck Production, 1975-1985
(Units)

YEAR	LIGHT	PERCENT OF TOTAL	MEDIUM	PERCENT OF TOTAL	HEAVY- DUTY	PERCENT OF TOTAL	TOTAL
1975	1 945 498	85.62	200 271	8.82	126 391	5.56	2 272 160
1976	2 637 314	88.53	198 726	6.67	143 009	4.80	2 979 049
1977	3 048 767	88.80	203 653	5.93	180 809	5.27	3 433 229
1978	3 263 122	88.04	224 379	6.05	218 749	5.91	3 706 250
1979	2 608 076	85.89	189 477	6.24	239 153	7.88	3 036 706
1980	1 386 523	83.16	100 088	6.00	180 672	10.84	1 667 283
1981	1 445 403	84.98	88 666	5.21	166 839	9.81	1 700 908
1982	1 720 532	90.30	49 224	2.58	135 684	7.12	1 905 440
1983	2 096 297	86.47	126 548	5.22	201 459	8.31	2 424 304
1984	2 769 275	90.05	67 805	2.21	238 245	7.74	3 075 325
1985	3 045 990	90.74	78 279	2.33	232 636	6.93	3 356 906

Source: Ward's Automotive Yearbook.

4. INVESTMENT

TABLE 4.1

New Capital Expenditures in Canadian and U.S. Automotive Industries, 1974-1985
(\$C Million)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
CANADA (\$C Millions)												
Motor-vehicle Manufacturers	73.5	61.0	59.6	152.5	83.6	111.4	136.4	272.9	203.1	463.2	256.1	713.6
Truck-body Manufacturers	31.2	18.5	23.3	24.1	15.4	41.7	47.2	32.2	33.6	12.6	12.6	8.9
SUB-TOTAL	104.7	79.5	82.9	176.6	99.0	153.1	183.6	305.1	236.7	475.8	268.7	722.5
Motor-vehicle Parts & Access.	119.9	81.2	62.5	109.6	203.9	330.9	780.9	666.5	188.5	140.5	171.1	332.1
TOTAL	224.6	160.7	145.5	286.2	302.9	484.0	964.5	971.6	425.2	616.3	439.8	1054.6
U.S.A.												
Motor Vehicle & Car Bodies	1020.0	667.0	1032.3	1814.4	2140.0	2232.4	2677.5	5631.9	2922.5	N/A	N/A	N/A
Truck & Bus Bodies*	33.7	28.6	30.8	59.7	44.8	56.2	41.7	52.9	63.8	N/A	N/A	N/A
Truck-trailers	29.0	33.2	14.3	38.6	44.5	43.5	64.5	66.3	46.0	N/A	N/A	N/A
SUB-TOTAL (\$C Million)	1082.7	728.8	1077.4	1912.7	2229.3	2332.1	2783.7	5751.1	3032.3	N/A	N/A	N/A
Motor-vehicle Parts & Access.	1261.7	1133.7	948.7	1973.9	2801.9	3222.4	3615.7	3968.0	2211.0	N/A	N/A	N/A
Automotive Stampings	220.5	219.5	173.7	310.8	457.7	457.9	713.1	1012.4	573.8	N/A	N/A	N/A
Carburetors, Pistons, Rings	29.0	31.1	38.1	85.0	137.1	136.1	133.1	165.2	130.8	N/A	N/A	N/A
Vehicle Lighting Equipment	45.6	15.5	21.1	49.1	47.0	59.9	59.7	83.9	54.0	N/A	N/A	N/A
Engine Electrical Equipment	128.6	52.8	72.3	155.3	196.9	187.1	147.6	188.0	96.7	N/A	N/A	N/A
Automotive-apparel Trimmings	37.7	21.1	20.2	38.4	40.0	44.5	53.8	72.5	50.7	N/A	N/A	N/A
SUB-TOTAL (\$C Million)	1723.1	1473.4	1274.1	2612.5	3680.6	4107.9	4723.0	5490.0	3117.0	N/A	N/A	N/A
TOTAL U.S.A. (\$C Million)	2805.8	2202.2	2351.5	4525.2	5909.9	6440.0	7506.7	11241.1	6149.3	N/A	N/A	N/A
TOTAL NORTH AMERICAN (\$C Million)	3030.4	2362.9	2496.9	4811.4	6212.8	6924.0	8471.2	12212.7	6574.5	N/A	N/A	N/A
CANADA as a % of NORTH AMERICA												
- Motor-vehicle Assembly	8.8	9.8	7.1	8.5	4.3	6.2	6.2	5.0	7.2			
- Motor-vehicle Parts	6.5	5.2	4.7	4.0	5.2	7.5	14.2	10.8	5.7			
- Total Auto Industry	7.4	6.8	5.8	5.9	4.9	7.0	11.4	8.0	6.5			

* Revised in 1977. Excludes motor homes.

Exchange rate conversion: average new exchange rates, Bank of Canada Review, 1965-1982.

Source: Statistics Canada, U.S. Department of Commerce, APMA.

5. TRADE AND AUTO PACT DATA

TABLE 5.1

Canadian-overseas Trade in Automotive Products*
(\$C Million)

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
CANADIAN EXPORTS																		
Motor Vehicles	133	108	141	114	117	126	204	421	427	614	711	558	634	656	440	281	346	216
Parts	68	91	99	85	88	119	142	180	171	195	314	445	420	556	404	254	280	307
Tires and Tubes	3	2	3	4	3	5	5	5	8	7	10	11	31	45	26	18	24	45
Re-exports	11	10	9	7	6	8	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134
TOTAL	215	211	252	210	214	258	358	621	615	826	1044	1035	1174	1693	1260	747	824	702
CANADIAN IMPORTS																		
Motor Vehicles	177	245	240	374	464	377	450	410	522	592	894	727	1159	1599	1413	1626	2176	3107
Parts	60	93	130	133	191	212	260	206	231	235	262	365	355	342	379	613	1328	1459
Tires and Tubes	10	13	19	27	42	57	70	82	79	110	146	202	208	187	115	128	207	207
TOTAL	247	351	389	534	697	646	780	698	842	937	1302	1294	1722	2128	1907	2367	3711	4773
BALANCES																		
Motor Vehicles	(44)	(137)	(99)	(260)	(347)	(251)	(246)	11	(95)	22	(183)	(169)	(525)	(943)	(973)	(1345)	(1830)	(2891)
Parts	8	(2)	(31)	(48)	(103)	(93)	(118)	(26)	(60)	(40)	52	180	65	214	25	(359)	(1048)	(1152)
Tires and Tubes	(7)	(11)	(16)	(23)	(39)	(52)	(65)	(77)	(71)	(103)	(136)	(191)	(177)	(142)	(89)	(110)	(183)	(162)
Re-exports	11	10	9	7	6	8	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134
TOTAL	(32)	(140)	(137)	(324)	(483)	(388)	(422)	(82)	(227)	(111)	(258)	(259)	(548)	(435)	(647)	(1620)	(2887)	(4071)

*CKDs are included sometimes in the parts category and sometimes in vehicle category.

Source: Statistics Canada.

TABLE 5.2

Canada-United States Trade in Automotive Products, 1968-1985

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
\$C MILLION																		
United States Imports from Canada*																		
Cars	1 204	1 662	1 538	1 943	2 046	2 272	2 540	2 858	3 430	4 032	4 723	4 345	4 452	5 145	7 170	8 973	13 085	15 277
Trucks, etc.	399	605	589	593	706	789	868	932	1 344	1 964	2 325	2 364	2 218	3 142	3 946	4 437	5 880	6 422
Parts	846	1 037	1 127	1 495	1 778	2 172	1 963	2 045	2 942	3 721	4 753	4 489	3 405	4 151	4 902	7 056	10 287	11 512
Tires and tubes	9	5	15	8	23	68	64	68	163	144	192	234	231	286	406	419	598	592
Total	2 458	3 309	3 269	4 039	4 553	5 301	5 435	5 903	7 879	9 861	11 993	11 432	10 306	12 724	16 424	20 885	29 850	33 803
Canadian Imports from United States																		
Cars	809	792	659	960	1 056	1 439	1 621	2 183	2 317	2 834	3 038	3 747	3 388	3 710	2 875	4 886	6 085	8 566
Trucks, etc.	189	263	275	361	495	643	896	942	970	1 118	1 322	1 952	1 217	1 347	873	1 129	2 039	2 570
Parts	1 820	2 307	2 107	2 485	2 907	3 528	3 829	4 425	5 473	6 848	8 092	8 666	7 600	9 230	9 676	11 359	15 446	17 438
Tires and tubes	29	37	24	36	50	92	218	174	115	153	130	155	146	165	147	225	345	264
Total	2 847	3 399	3 065	3 842	4 508	5 702	6 564	7 724	8 874	10 953	12 582	14 520	12 351	14 452	13 571	17 599	23 915	28 838
Balances																		
Cars	395	870	879	983	990	833	919	675	1 113	1 198	1 685	598	1 064	1 435	4 295	4 087	7 000	6 711
Trucks, etc.	210	342	314	232	211	146	-28	-10	375	846	1 003	412	1 001	1 795	3 073	3 308	3 841	3 852
Parts	-974	-1 270	-980	-990	-1 129	-1 356	-1 866	-2 380	-2 531	-3 127	-3 339	-4 177	-4 195	-5 079	-4 774	-4 303	-5 159	-5 926
Tires and Tubes	-20	-32	-9	-28	-27	-24	-154	-106	48	-9	62	79	85	121	259	194	253	328
Total	-389	-90	204	197	45	-401	-1 129	-1 821	-995	-1 092	-589	-3 087	-2 045	-1 728	2 853	3 286	5 935	4 965
Excluded: retroactive adjustments to value of imported parts from U.S. for special tooling charges.																		
	51	84	95	80	85	93	188	135	151	244	284	234	297	463	479	454	417	454

* A more accurate measurement of trade in automotive products is obtained by comparing the import statistics of each country. Accordingly, Canadian exports are derived from the counterpart United States statistics of imports.

TABLE 5.3

Canada-U.S. Trade Within and Outside the Automotive Products Trade Agreement, 1974-1983
(\$ Millions)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
U.S. Imports from Canada										
Under APTA										
- Motor Vehicles	3 391.0	3 726.1	4 703.6	5 942.8	6 972.0	6 622.0	6 612.2	8 141.7	11 023.1	12 975.5
- Parts	1 816.9	1 909.2	2 766.6	3 488.4	4 421.0	4 072.0	3 008.1	3 670.7	4 292.4	6 207.4
- Sub-total	5 207.9	5 635.3	7 470.2	9 431.2	1 393.0	10 694.0	9 620.3	11 812.4	15 315.5	19 182.9
Outside APTA										
- Motor Vehicles	14.3	60.5	69.1	51.4	61.0	84.0	56.3	118.7	93.2	55.1
- Parts	136.1	131.4	174.9	112.7	325.0	417.0	374.0	398.4	602.3	649.9
- Tires and Tubes	63.6	68.1	163.7	143.6	191.0	234.0	229.9	239.0	403.4	407.0
- Sub-total	214.0	260.0	407.7	307.7	577.0	735.0	660.2	756.1	1 100.9	1 112.0
Canadian Imports from U.S.										
Under APTA										
- Motor Vehicles	2 443.9	3 000.3	3 129.7	3 846.1	4 283.0	5 564.0	4 542.6	4 944.8	3 705.2	5 865.6
- Parts	3 546.6	4 039.9	4 800.8	6 218.3	7 425.0	7 780.0	6 890.3	8 364.2	9 055.8	10 967.3
- Sub-total	5 990.5	7 040.2	7 930.5	10 064.4	11 708.0	13 344.0	11 432.9	13 309.0	12 761.0	16 832.9
Outside APTA										
- Motor Vehicles	108.1	277.6	201.3	206.2	77.0	135.0	148.6	236.2	101.6	200.8
- Parts	341.4	356.6	578.8	511.7	661.0	879.0	712.6	908.6	722.2	756.4
- Tires and Tubes	218.1	172.8	114.4	153.1	130.0	155.0	145.6	136.7	120.5	197.0
- Sub-total	667.6	807.0	894.5	871.0	868.0	1 169.0	1 006.8	1 281.5	944.3	1 154.2
Balances										
Under APTA										
- Motor Vehicles	947.1	725.8	1 573.9	2 096.7	2 689.0	1 058.0	2 069.6	3 196.9	7 317.9	7 109.9
- Parts	(1 729.7)	(2 130.7)	(2 034.2)	(2 729.9)	(3 004.0)	(3 708.0)	(3 882.2)	(4 693.5)	(4 763.4)	(4 759.9)
- Total	(782.6)	(1 404.9)	(460.3)	(633.2)	(315.0)	(2 650.0)	(1 812.6)	(1 496.6)	2 554.5	2 350.0
Outside APTA										
- Motor Vehicles	(93.8)	(217.1)	(132.2)	(154.8)	(16.0)	(51.0)	(92.3)	(117.5)	(8.4)	(145.7)
- Parts	(205.3)	(225.2)	(403.9)	(399.0)	336.0	462.0	(338.6)	(510.2)	(119.9)	(106.5)
- Tires and Tubes	(154.5)	(104.7)	49.3	(9.5)	61.0	79.0	84.3	102.3	184.9	210.0
- Total	(453.6)	(547.0)	(486.8)	(563.3)	(291.0)	(434.0)	(346.6)	(525.4)	156.6	(42.2)

Source: Compiled from data in the Commodity Imports by Tariff Item series, Statistics Canada and various issues of the U.S. President's Report to the Congress on the Operations of the Canada-U.S. Automotive Agreement.

Imports from the U.S. includes CKD parts.

1983 figures are preliminary and subject to change.

TABLE 5.4

Relationship Between Canada-U.S. Auto Pact Trade Imbalance and Canadian Value-added in Automotive Production as Percentage of Canadian Cost of Sales

1966-1985

Year	Canadian Value-added as Percentage of Cost of Sales in Canada	Canada Auto Pact Trade Imba- lance as Percentage of Total Canada-U.S. Auto Pact Trade
	(Model year)	(Calendar year)
1966	69	-24.7
1967	69	-15.8
1968	72	- 7.8
1969	81	- 1.4
1970	92	4.4
1971	95	3.5
1972	90	1.5
1973	79	- 1.5
1974	71	- 7.0
1975	66	-11.1
1976	67	- 3.0
1977	72	- 3.2
1978	74	- 1.4
1979	64	-11.0
1980	53	- 8.6
1981	62	- 6.0
1982	91	9.1
1983	87	6.5
1984	83	N/A
1985	78	N/A

Source: Department of Regional Industrial Expansion

TABLE 5.5

Overall Net Production to Net Sales-value Ratios* Achieved by Auto Pact Companies in Canada, 1971-1985
(\$C million)

	<u>MODEL YEARS</u>														
	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
<u>PASSENGER VEHICLES</u>															
(Required ratio: range 95-100)															
Net Sales-value Ratio Achieved (All companies)	149	125	121	122	122	122	125	130	130	106	123	202	196	173	174
<u>COMMERCIAL VEHICLES</u>															
(Required ratio: range 75-100+)															
Net Sales-value Ratio Achieved (All companies)	142	122	115	98	101	113	132	155	127	115	140	238	272	231	192
<u>BUSES</u>															
(Required ratio: range 85-100)															
Net Sales-value Ratio Achieved (All companies)	120	119	97	102	114	98	105	163	183	199	273	213	243	312	324

*Net production to net sales-value ratio is the ratio of the total value of Canadian vehicle production to the total net sales value of vehicle sales for all Auto Pact companies.

Source: Compiled from company Auto Pact Reports to Department of Regional Industrial Expansion.

TABLE 5.6

Actual Canadian Value-added (CVA) as a Percentage of Cost of Sales Compared to CVA Commitments of all Auto Pact Producers, 1975 - 1985
(\$C Million)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Cost of Vehicle Sales in Canada of all Auto Pact Producers (model year)	4 545	5 345	6 001	6 727	8 554	8 757	8 659	6 327	6 752	10 281	13 022
Total CVA Produced (model year)	2 987	3 606	4 337	4 951	5 491	4 659	5 368	5 759	5 847	8 504	10 210
Difference Between Cost of Sales and CVA Produced	1 558	1 739	1 664	1 776	3 063	4 020	3 235	568	905	1 777	2 812
Total Achieved CVA as Percentage of Cost of Sales	66	67	72	74	64	53	62	91	87	83	78
Total CVA Committed by all Auto Pact Producers as a Percentage of Cost of Vehicle Sales	61	61	60	59	58	57	58	59	60	60	60

Source: Auto Pact Company Reports to Department of Regional Industrial Expansion.

TABLE 5.7

Total Canadian Value-added by Category of Production for the Four Major
Vehicle Manufacturers in Canada
(\$C thousand)

Year	Non-parts CVA in Vehicle Production	Parts CVA in Vehicle Production	CVA in Original- Equipment Parts Exported	Total Canadian Value-added Produced	Parts CVA as Percentage of Total CVA
	a	b	c	d = a+b+c	(b+c)/d
1964	319 294	429 687	36 496	785 477	59.4
1965	379 532	575 750	100 097	956 229	60.3
1966	398 154	537 554	198 943	1 134 651	64.9
1967	360 716	481 780	302 669	1 145 165	68.5
1968	418 490	493 666	444 895	1 357 051	69.2
1969	473 920	559 537	587 509	1 620 966	70.8
1970	482 821	509 910	650 575	1 643 306	70.6
1971	524 922	457 094	728 149	1 710 165	69.3
1972	564 178	562 676	879 228	2 006 082	71.9
1973	657 787	603 624	1 078 736	2 340 147	71.9
1974	739 987	640 285	1 069 117	2 449 389	69.8
1975	876 298	733 442	1 105 988	2 715 728	67.7
1976	1 053 265	724 808	1 568 273	3 346 346	68.5
1977	1 289 796	833 948	1 882 556	4 006 300	67.8
1978	1 435 608	948 744	2 133 323	4 517 675	68.2
1979	1 465 468	1 184 305	2 351 655	5 001 428	70.7
1980	1 321 865	1 086 625	1 755 138	4 163 628	68.2
1981	1 344 937	1 272 954	2 217 692	4 835 583	72.2
1982	1 456 898	1 232 880	2 256 222	4 946 000	70.6
1983	1 603 567	1 446 315	2 542 162	5 592 044	71.3
1984	1 980 610	2 797 210	3 917 148	8 694 968	77.2
1985	2 181 753	3 093 599	5 095 169	10 370 521	79.0

Source: 1964-1977 data prepared by the Reisman Commission; 1978-1985 data prepared by Department of Regional Industrial Expansion.

TABLE 5.8

Automotive Industry, Selected Current and Capital Account Transactions (1)
between Canada and the United States (\$C million) 1981-1984

Type of Transaction	1981	1982	1983	1984
United States Imports from Canada (2):				
Cars	5 145	7 170	8 973	13 085
Trucks, etc.	3 142	3 946	4 437	5 880
Parts	4 151	4 902	7 056	10 885
Tires and Tubes	286	406	419	-
Total	12 724	16 424	20 885	29 850
Canadian Imports from United States (3):				
Cars	3 719	2 877	4 886	6 085
Trucks, etc.	1 339	873	1 129	2 039
Parts	9 230	9 683	11 359	15 791
Tires and Tubes	165	147	225	-
Total	14 453	13 579	17 599	23 915
Net Flow on Merchandise Trade	-1 729	+2 845	+3 286	+5 935
Other Selected Current Account Transactions	- 583	- 868	- 485	-1 323
Net Flow on Current Account	-2 312	+1 977	+2 801	+4 612
Capital Account Transactions				
Net Flow on Capital Account	+ 778	- 31	-1 283	+ 107
Net Flow on Current and Capital Account	-1 534	+1 946	+1 518	+4 719

- (1) Items contained in the statement do not reflect the full range of current and capital flows associated with the automotive industry, but are a selection of important elements. Balances should be read with this qualification in mind.
- (2) Data are converted on a monthly noon average exchange basis.
- (3) Excluding special tooling charges on parts imported from United States.

This table presents data on the main current and capital account movements between Canada and the United States within the automotive sector. It covers the four major automobile manufacturers in Canada and other Canadian manufacturers of automotive parts and accessories.

The statement does not purport to show the complete balance of payments impact of the Automotive Products Agreements as, besides international freight costs which are generally excluded from the reported values of vehicles and parts, the effects on trade with third countries and other sectors of the economy are not covered.

In identifying the automotive industry for the purpose of this table, particular attention was paid to the manufacturers resident in Canada whose products could be identified in merchandise trade statistics. In addition to the automobile manufacturers, the data accordingly cover suppliers and product manufacturers engaged in the automotive after-market industries (where identifiable in balance of payments surveys).

Source: Statistics Canada.

TABLE 5.9

Scheduled Changes under the General Agreement on Trade and Tariffs for Most Favoured Nation Ad Valorem Rates of Duty, Tariff Items 43803-1 and 61815-1

	1983	1984	1985	1986	1987
Automobiles and motor vehicles of all kinds; electric, trackless trolley buses; chassis for all the foregoing. (Tariff Item 43803-1)	12.1	11.4	10.7	9.9	9.2
Tires and Tubes, wholly or in part of rubber. (Tariff Item 61815-1)	13.9	12.9	12.0	11.1	10.2

6. EMPLOYMENT

TABLE 6.1

Employment Related to Automotive Manufacturing in Canada, 1964-1985
('000)

CALENDAR YEAR	MOTOR-VEHICLE ASSEMBLY (SIC 323)	TRUCK BODIES & TRAILERS (SIC 324)	AUTOMOTIVE PARTS & ACC. (SIC 325)	AUTOMOBILE FABRIC & ACC. (SIC 188)	TOTAL
1964	34.3	4.4	30.5	1.3	70.5
1965	39.8	5.8	35.3	1.9	82.8
1966	40.7	6.3	37.6	2.7	87.3
1967	38.7	6.7	37.7	2.6	85.7
1968	39.6	6.8	37.3	3.1	86.8
1969	42.3	8.2	40.4	4.1	95.0
1970	37.5	8.4	36.4	3.7	86.0
1971	41.0	10.1	41.3	4.3	96.7
1972	41.9	14.2	41.4	5.2	102.7
1973	45.2	14.8	48.8	5.8	114.6
1974	47.1	15.2	45.9	5.7	113.9
1975	43.4	14.4	41.2	4.8	103.8
1976	46.6	14.0	46.2	5.6	112.4
1977	50.6	12.6	48.6	6.5	118.3
1978	52.3	13.6	52.1	6.9	124.9
1979	52.6	14.8	49.8	6.6	123.8
1980	43.9	12.9	41.0	6.3	104.1
1981	43.4	12.1	44.7	7.2	107.4
1982	42.7	8.6	41.1	6.3	98.7
1983*	44.4	11.5	55.2	4.5	115.6
1984*	49.5	12.5	56.9	4.9	123.8
1985*	50.4	13.5	60.3	5.1	129.1

* Effective March, 1983, employment data is based on a sample survey rather than those firms with 20 or more employees as was the case prior to 1983. Accordingly, 1983 and later data cannot be compared with the historical employment data.

Source: Statistics Canada.

TABLE 6.2

Employment Related to Automotive Manufacturing in the U.S., 1972-1985
('000)

YEAR	TOTAL MOTOR VEHICLES AND EQUIPMENT (SIC 371)	MOTOR VEHICLES (SIC 3711)	TRUCKS AND BUS BODIES (SIC 3713)	PARTS AND ACCESSORIES (SIC 3714)	AUTOMOTIVE STAMPINGS (SIC 3465)
Annual Average					
1972	874.8	415.2	46.1	383.0	104.5
1973	976.5	461.6	51.3	429.9	110.9
1974	907.7	416.2	54.8	402.7	95.5
1975	792.4	375.3	45.5	352.5	82.1
1976	881.0	415.9	43.7	399.0	99.5
1977	938.0	439.8	47.5	424.3	110.0
1978	977.1	451.5	51.4	443.6	114.0
1979	994.6	464.2	45.8	444.4	115.0
1980	788.8	368.1	39.7	349.5	95.3
1981	788.7	358.7	37.0	363.3	93.7
1982	704.8	321.3	31.1	325.4	82.0
1983	772.7	363.1	31.8	344.2	88.6
1984	867.2	389.4	40.4	388.0	99.3
1985	873.4	402.5	37.8	388.9	102.3

Source: U.S. Bureau of Labor Statistics.

Based on 1972 Standard Industrial Classification (SIC), annual average
1972-1985.

TABLE 6.3

Canadian Automotive Parts Industry by Number of Employees: 1984

Number of Employees	Number of Establishments	Percent of Total Establishments	Value of Shipments (\$ million)	Percent of Total Shipments
Fewer than 100	324	69.4	783.9	9.4
100-500	117	25.1	2 379.1	28.5
500 or more	26	5.5	5 194.9	62.1
Total	467	100.0	8 357.9	100.0

Source: Statistics Canada.

7. VEHICLE-ASSEMBLY AND PARTS-MANUFACTURING PLANTS IN CANADA

TABLE 7.1

Major Motor-vehicle Assembly and Parts-manufacturing
Plants in Canada

LOCATION	COMPANY/PLANT NAME	MAIN PRODUCTS
<u>British Columbia</u>		
Burnaby	Freightliner of Canada Ltd.	Trucks
Kelowna	Western Star Trucks Inc.	Trucks
North Vancouver	Pacific Truck and Trailer Ltd.	Trucks
<u>Manitoba</u>		
Winnipeg	Flyer Industries Ltd.	Buses
	Motor Coach Industries	Buses
<u>Ontario</u>		
Brampton	American Motors (Canada) Ltd.	Cars
Chatham	International Harvester Canada	Trucks
Oakville	Ford Motor Company of Canada, Ltd.: car-assembly plant	Cars
	Ford truck plant	Trucks
Oakville	Mack Canada, Inc.	Trucks
Oshawa	General Motors of Canada Ltd.: car-assembly plant	Cars
	GM truck-assembly plant	Trucks
Mississauga	Ontario Bus Industries Ltd.	Buses
Scarborough	GM van plant	Vans

Table 7.1 (continued)

Major Motor-vehicle Assembly and Parts-manufacturing
Plants in Canada

LOCATION	COMPANY/PLANT NAME	MAIN PRODUCTS
<u>Ontario</u> (continued)		
St. Thomas	Ford Motor Company of Canada, Ltd.	Cars
Windsor	Chrysler Canada Ltd.	Vans and wagons
	Chrysler Pillette Road plant	Vans and wagons
<u>Quebec</u>		
Saint-Eustache	GM Diesel Division coach plant	Buses
Sainte-Thérèse	Canadian Kenworth Company (a division of Paccar Canada Ltd.)	Trucks
Sainte-Thérèse	General Motors of Canada Ltd.	Cars
Pointe-Claire	Prévost Car, Inc.	Buses
<u>Nova Scotia</u>		
Halifax	Volvo Canada Ltd.	Cars

Source: Compiled from information supplied by the companies, the Motor Vehicle Manufacturers' Association and Statistics Canada.

TABLE 7.2

A Partial List of Major Automotive-parts Plants in Canada

COMPANY/PLANT NAME	LOCATIONS	MAIN PRODUCTS
<u>In-house facilities</u>		
American Motors (Canada) Inc.	Sarnia, Ont.	Blocks and casting
Chrysler Canada Ltd.		
Trim plant	Ajax, Ont.	Door panels seat cushions, backs
Aluminum-casting plant	Etobicoke, Ont.	Pistons, water-pump bodies, transmissions, transfer cases
Ford Motor Company of Canada Ltd.		
Niagara glass plant	Niagara Falls, Ont.	Automotive glass
Essex plant	Windsor, Ont.	V6 engines
Ensite engine plant #1	Windsor, Ont.	V8 engines
Ensite engine plant #2	Windsor, Ont.	Engine machinery and stampings
Casting plant	Windsor, Ont.	Iron castings
Essex aluminum plant	Windsor, Ont.	Aluminum castings
Philco Ford	Don Mills, Ont.	Radio and electronic components
General Motors of Canada Ltd.		
Fabrication plant	Oshawa, Ont.	Stampings, batteries, radiators, instrument clusters, plastics, reaction injection molding
Foundry	St. Catharines, Ont.	Metal castings (ferrous and non-ferrous)
Axle plant	St. Catharines, Ont.	Axles, disc brakes, spark plugs, front suspensions, transmission components
Engine plant	St. Catharines, Ont.	V6 and V8 engines
Trim plant	Windsor, Ont.	Trim sets, door covers
Transmission plant	Windsor, Ont.	Front-wheel-drive automatic transmissions

Table 7.2 (continued)

A Partial List of Major Automotive Parts Plants in Canada

COMPANY NAME	PRIMARY LOCATIONS	MAIN PRODUCTS
<u>Foreign-owned Independent Manufacturers</u> (larger facilities)		
AP Parts of Canada	Rexdale, Ont.	Mufflers, tail and exhaust pipes
Budd Canada Inc.	Kitchener, Ont. Winnipeg, Man.	Frames, engine heaters
Canadian Fram Limited	Chatham, Ont.	Emission controls, cooling systems
Certified Brakes	Rexdale, Ont.	Brake disc-pads, brake linings, hydraulic parts
Continental Group of Canada Ltd.	Amherstburg, N.S. Brampton, Ont.	Stampings, springs
Hayes-Dana Inc.	St. Catharines, Ont. Barrie, Ont.	Drive shafts, frames, axles
Kelsey-Hayes Canada Ltd.	Windsor, Ont. St. Catharines, Ont.	Wheels, brake parts
Kralinator Filters	Cambridge, Ont.	Oil, fuel and air filters
Motor Wheel Corporation of Canada Ltd.	Chatham, Ont.	Wheels, rims and flanges
Rockwell International of Canada Ltd.	La Colle, Que. Tilbury, Ont. Gananoque, Ont. Mississauga, Ont. Bracebridge, Ont. Chatham, Ont. Milton, Ont.	Coil springs, brakes, mechanical components stampings, plastic components
Standard Tube Canada Ltd.	Woodstock, Ont.	Axle components
Standard Products Canada	Stratford, Ont.	Weather stripping, engine and body mounts
TRW Canada, Thompson Products Division	St. Catharines, Ont.	Steering components, valves, electro-mechanical devices
Varta Batteries Ltd.	Lachine, Que. Scarborough, Ont. St. Thomas, Ont. Winnipeg, Man. Richmond, Man.	Batteries
Walker Exhausts	Cambridge, Ont.	Mufflers, tail and exhaust pipes

Table 7.2 (continued)

A Partial List of Major Automotive Parts Plants in Canada

COMPANY NAME	PRIMARY LOCATIONS	MAIN PRODUCTS
<u>Canadian-owned Companies</u>		
A.G. Simpson Co. Ltd.	Toronto, Ont. Windsor, Ont.	Stampings
Ahoy Industries Inc.	Richmond, B.C.	Truck exhaust-tubings
Amcan Castings Ltd.	Hamilton, Ont.	Die castings
Asbestonos	Montréal, Que.	Brake and clutch products
Butler Metal Products Co. Ltd.	Cambridge, Ont.	Stampings
CAE Industries Ltd.	St. Catharines, Ont. Montréal, Que. Welland, Ont. Vancouver, B.C.	Non-ferrous and light-alloy castings
Canadian-General Tower Ltd.	Cambridge, Ont.	Seat fabrics
Crila Plastic Industries Ltd.	Bolton, Ont.	Trim
Do Ray Lamp Company (Canada)	Toronto, Ont.	Truck lighting and safety equipment
Dominion Auto Accessories Ltd.	Toronto, Ont.	Protective lighting, mirrors, directional signals
Fabricated Steel Products Ltd.	Windsor, Ont.	Stampings
Fleck Manufacturing Company	Tillsonburg, Ont. Huron Park, Ont.	Wire harnesses
Huron Steel Products	Windsor, Ont.	Stampings
Kendan Manufacturing Ltd.	Windsor, Ont.	Diesel engine components
Keystone A&A Industries Ltd.	Richmond, B.C.	Wheels and wheel covers
Magna International Incorporated	Markham, Ont.	Stampings, plastic components, motors, instrumentation
National Auto Radiator Manufacturing Co.	Windsor, Ont.	Stampings
Stelco Inc. (parts manufacturing only)	Gananoque, Ont. Toronto, Ont.	Fasteners and forgings

Table 7.2 (continued)

A Partial List of Major Automotive Parts Plants in Canada

COMPANY NAME	PRIMARY LOCATIONS	MAIN PRODUCTS
<u>Canadian-Owned Companies</u> (continued)		
Tamco Ltd.	Windsor, Ont.	Gear-shift levers, steering-column jackets
Tridon Ltd.	Burlington, Ont. Oakville, Ont.	Clamps, electronic flashers, wiper blades
Waterville Cellular Products Ltd.	Waterville, Ont.	Rubber products, padded auto instrument panels
Woodbridge Foam Corporation	Toronto, Ont.	Sets, other foam rubber components

A comprehensive listing of Canadian parts manufacturers is available through the Automotive Parts Manufacturers Association.

TABLEAU 7.2 (suite)

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société/usine	Emplacement	Produits
-------------------------	-------------	----------

Compagnies appartenant à des intérêts canadiens (suite)

National Auto Radiator
Manufacturing Co.

Windsor (Ont.)

Pièces embouties

Stelco Inc. (pièces seulement)

Ganaoquoque (Ont.)

Pièces de fixation

Toronto (Ont.)

et pièces forgées

Tamco Ltd.

Windsor (Ont.)

Leviers des vitesses,

changeurs de vitesse,

Rexdale (Ont.)

Silencieux, tuyaux de

sortie d'échappement et

tuyaux d'échappement

Tridon Ltd.

Burlington (Ont.)

Colliers de serrage,

clignotants électro-

ques, balais d'essuie-

glace

Produits cellulaires Waterville

Waterville (Ont.)

Produits de caoutchouc,

tableaux de bord

rembourrés

Woodbridge Foam Corporation

Toronto (Ont.)

Ensembles et éléments de

caoutchouc-mousse

Une liste complète des fabricants de pièces canadiens peut être obtenue de l'Association des fabricants de pièces de véhicules automobiles.

TABLÉAU 7.2 (suite)

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société/usine	Emplacement	Produits
Amcan Castings Ltd.	Hamilton (Ont.)	Moulanges
Asbestonos	Montréal (Qué.)	Pièces de freins et de transmissions
Butler Metal Products Co. Ltd.	Cambriidge (Ont.)	Pièces embouties
CAE Industries Ltd.	St. Catharines (Ont.)	Moulanges en métaux non ferreux et en alliages légers
	Welland (Ont.)	
	Vancouver (C.-B.)	
Canadian-General Tower Ltd.	Cambriidge (Ont.)	Tissus pour sièges
Crila Plastic Industries Ltd.	Bolton (Ont.)	Garnitures
Do Ray Lamp Company (Canada)	Toronto (Ont.)	Éclairage et matériel de sécurité pour camions
Dominion Auto Accessories Ltd.	Toronto (Ont.)	Éclairage, rétroviseurs et clignotants de sécurité
Fabricated Steel Products Ltd.	Windor (Ont.)	Pièces embouties
Fleck Manufacturing Company	Tillsonburg (Ont.)	Faisceaux de câblage
Huron Steel Products	Windor (Ont.)	Pièces embouties
Kendall Manufacturing Ltd.	Windor (Ont.)	Pièces de moteur diesel
Keystone A&A Industries Ltd.	Richmond (C.-B.)	Roues et enjoliveurs
Magna International Incorporated Markham	(Ont.)	Pièces embouties, de plastique, moteurs et instruments

Compagnies appartenant à des intérêts canadiens (suite)

TABEAU 7.2 (suite)

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société/usine	Emplacement	Produits
-------------------------	-------------	----------

Fabricants indépendants appartenant à des intérêts étrangers (principales usines) (suite)

Kralinator Filters	Cambridge (Ont.)	Filtres à huile, à essence et à air
Motor Wheel Corporation of Canada Ltd.	Chatham (Ont.)	Roues, jantes et boudins
Rockwell International du Canada Ltée	La Colle (Qué.)	Ressorts à boudins, freins, pièces embouties, pièces en plastique
	Gananoque (Ont.)	
	Mississauga (Ont.)	
	Bracebridge (Ont.)	
	Chatham (Ont.)	
	Milton (Ont.)	
Standard Tube Canada Ltd.	Woodstock (Ont.)	Pièces d'essieu
Standard Products Canada	Stratford (Ont.)	Bourrelets étanches, supports de moteur et de carrosserie
TRW Canada, Div. des produits Thompson	St. Catharines (Ont.)	Pièces de direction, soupapes, dispositifs électro-mécaniques
Varta Batteries Ltd.	Lachine (Qué.)	Batteries
	Scarborough (Ont.)	
	St. Thomas (Ont.)	
	Winipeg (Man.)	
	Richmond (Man.)	
Walker Canada	Cambridge (Ont.)	Silencieux, tuyaux de sortie d'échappement et tuyaux d'échappement

Compagnies appartenant à des intérêts canadiens

A.G. Simpson Co. Ltd.	Toronto (Ont.)	Pièces embouties
	Windsor (Ont.)	
Ahoy Industries Inc.	Richmond (C.-B.)	Tuyaux de sortie d'échappement pour camions

TABLEAU 7.2 (suite)

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société/usine	Emplacement	Produits
Usine d'essieux	St. Catharines (Ont.)	Essieux, freins à disque, bogies, suspensions avant, pièces de boîtes de vitesses
Usine de moteurs	St. Catharines (Ont.)	Moteurs V-6 et V-8
Usine de garnitures	Windsor (Ont.)	Ensembles de garnitures, revêtements de portes
Usine de transmissions	Windsor (Ont.)	Boîtes de vitesses automatiques pour tractions avant
<hr/>		
(principales usines)		
AP Parts of Canada	Rexdale (Ont.)	Silencieux, tuyaux de sortie d'échappement et tuyaux d'échappement
Budd Canada Inc.	Kitchener (Ont.) Winnipeg (Man.)	Châssis, chauffe-bloc
Canadian Fram Limited	Chatham (Ont.)	Pièces anti-pollution, systèmes de refroidissement
Certified Brakes	Rexdale (Ont.)	Garnitures de freins à disque, plaquettes de freins, pièces de circuit hydraulique
Groupe Continental du Canada	Amherstburg (N.E.) Brampton (Ont.)	Pièces embouties, ressorts
Hayes-Dana Inc.	St. Catharines (Ont.) et Barrie (Ont.)	Arbres de transmission, châssis, essieux
Kelsey-Hayes Canada Ltd.	Windsor (Ont.) St. Catharines	Roues, pièces de freins

TABLÉAU 7.2

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société/usine	Emplacement	Produits
<u>Usines internes</u>		
American Motors (Canada) Inc.	Sarnia (Ont.)	Blocs et moulages
Chrysler Canada Ltée		
Usine de garnitures	Ajax (Ont.)	Panneaux de portières; coussins et dossiers de siège
Usine de moulage d'aluminium	Etobicoke (Ont.)	Pistons, carters de pompes à eau, boîtes de transfert
Ford Motor du Canada Ltée		
Usine de verre de Niagara	Niagara Falls (Ont.)	Glaces d'automobiles
Usine d'Essex	WindSOR (Ont.)	Moteurs V-6
Usine de moteurs EnSite #1	WindSOR (Ont.)	Moteurs V-8
Usine de moteurs EnSite #2	WindSOR (Ont.)	Machinerie associée aux moteurs et pièces embouties
Usine de moulage	WindSOR (Ont.)	Moulages de fer
Usine d'aluminium d'Essex	WindSOR (Ont.)	Moulages d'aluminium
Philco Ford	Don Mills (Ont.)	Postes de radio et composantes électroniques
General Motors du Canada Ltée		
Usine de fabrication	Oshawa (Ont.)	Pièces embouties, batteries, radiateurs, ensembles d'instruments, matières plastiques, jantes
Fonderie	St. Catharines (Ont.)	Moulages métalliques (ferreux et non ferreux)

TABLÉAU 7.1 (suite)

Principales usines d'assemblage de véhicules automobiles
et de fabrication de pièces au Canada

Emplacement	Nom de la société/de l'usine	Principaux produits
-------------	------------------------------	---------------------

Ontario (suite)

Mississauga	Ontario Bus Industries Ltd.	Autobus
Scarborough	Usine de fourgonnettes de GM	Fourgonnettes
Saint-Thomas	Ford Motor du Canada Ltée	Automobiles
Windsor	Chrysler Canada Ltée : Usine d'assemblage d'automobiles	Petites fourgonnettes
	Pillette Road Plant	Fourgonnettes et familiales

Québec

Saint-Eustache	Usine d'autocars, division diesel de GM	Autobus
Sainte-Thérèse	Canadian Kenworth Company (division de Paccar Canada Ltée)	Camions
Sainte-Thérèse	General Motors du Canada Ltée	Automobiles
Pointe-Claire	Prévost Car, Inc.	Autobus

Source : Compilé à partir des renseignements fournis par les entreprises, la
société des fabricants de véhicules à moteur et Statistique Canada.

TABLERAU 7.1

Principales usines d'assemblage de véhicules automobiles
et de fabrication de pièces au Canada

Emplacement	Nom de la société/de l'usine	Principaux produits
-------------	------------------------------	---------------------

Colombie-Britannique

Burnaby Freighliner of Canada Ltd. Camions

Kelowna Western Star Trucks Inc. Camions

North Vancouver Pacific Truck and Trailer Ltd. Camions

Manitoba

Winnipeg Flyer Industries Ltée Autobus

Motor Coach Industries Autobus

Nouvelle-Écosse

Halifax Volvo Canada Ltée Automobiles

Ontario

Brampton American Motors (Canada) Ltd. Automobiles

Chatham International Harvester Canada Camions

Oakville Ford Motor du Canada Ltée :
Usine d'assemblage d'automobiles

Ford Ontario Truck Plant Camions

Oakville

Mack Canada Inc. Camions

Oshawa General Motors du Canada Ltée :
Usine d'assemblage d'automobiles
Usine d'assemblage de camions
de GM Camions

7. USINES D'ASSEMBLAGE DE VÉHICULES ET DE FABRICATION DE PIÈCES AU CANADA

TABLERAU 6.3

Ventilation des établissements producteurs de pièces d'automobiles du Canada par nombre d'employés, 1984

Nombre d'employés	Nombre du total des établissements	Pourcentage des livraisons (en millions de dollars)	Pourcentage du total des livraisons
moins de 100	324	69.4	783.9
100-500	117	25.1	2 379.1
500 ou plus	26	5.5	5 194.9
Total	467	100.0	8 357.9
			100.0

Source : Statistique Canada.

TABLEAU 6.2

Emplois liés à l'industrie de l'automobile aux États-Unis
1972-1985
(milliers)

Véhicules automobiles et équipement total (CTI 371)	Véhicules automobiles (CTI 3711)	Carrosseries de camions et d'autobus (CTI 3713)	Pièces et accessoires (CTI 3714)	Pièces d'automobiles embouties (CTI 3465)
-----------------------------------------------------------------	----------------------------------------	----------------------------------------------------------	-------------------------------------------	----------------------------------------------------

Moyenne annuelle

1972	874,8	415,2	46,1	383,0	104,5
1973	976,5	461,6	51,3	429,9	110,9
1974	907,7	416,2	54,8	402,7	95,5
1975	792,4	375,3	45,5	352,5	82,1
1976	881,0	415,9	43,7	399,0	99,5
1977	938,0	439,8	47,5	424,3	110,0
1978	977,1	451,5	51,4	443,6	114,0
1979	994,6	464,2	45,8	444,4	115,0
1980	788,8	368,1	39,7	349,5	95,3
1981	788,7	358,7	37,0	363,3	93,7
1982	704,8	321,3	31,1	325,4	82,0
1983	772,7	363,1	31,8	344,2	88,6
1984	867,2	389,4	40,4	388,0	99,3
1985	873,4	402,5	37,8	388,9	102,3

Source: Bureau of Labor Statistics des États-Unis.

Fondé sur la classification type des Industries (CTI), moyenne annuelle pour
1972-1985.

TABLÉAU 6.1

Emplois liés à l'industrie de l'automobile au Canada
1964-1985
(milliers)

Année civile	Assemblage de véhicules automobiles (CTI 323)	Carrosseries de camions et de remorques (CTI 324)	Pièces et accessoires d'automobiles (CTI 325)	Tissus et accessoires d'automobiles (CTI 188)	Total
1964	34,3	4,4	30,5	1,3	70,5
1965	39,8	5,8	35,3	1,9	82,8
1966	40,7	6,3	37,6	2,7	87,3
1967	38,7	6,7	37,7	2,6	85,7
1968	39,6	6,8	37,3	3,1	86,8
1969	42,3	8,2	40,4	4,1	95,0
1970	37,5	8,4	36,4	3,7	86,0
1971	41,0	10,1	41,3	4,3	96,7
1972	41,9	14,2	41,4	5,2	102,7
1973	45,2	14,8	48,8	5,8	114,6
1974	47,1	15,2	45,9	5,7	113,9
1975	43,4	14,4	41,2	4,8	103,8
1976	46,6	14,0	46,2	5,6	112,4
1977	50,6	12,6	48,6	6,5	118,3
1978	52,3	13,6	52,1	6,9	124,9
1979	52,6	14,8	49,8	6,6	123,8
1980	43,9	12,9	41,0	6,3	104,1
1981	43,4	12,1	44,7	7,2	107,4
1982	42,7	8,6	41,1	6,3	98,7
1983*	44,4	11,5	55,2	4,5	115,6
1984*	49,5	12,5	56,9	4,9	123,8
1985*	50,4	13,5	60,3	5,1	129,1

* À compter de mars 1983, les données sur l'emploi sont fondées sur une enquête-échantillonage plutôt que sur les données des entreprises comptant au moins 20 employés comme c'était le cas avant 1983. Par conséquent, on ne peut comparer les données de 1983 aux données habituelles sur l'emploi.

Source : Statistique Canada.

6. EMPLOY

TABLÉAU 5.9

Variations prévues en vertu de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce pour les droits ad valorem de la nation la plus favorisée, articles tarifaires 43803-1 et 61815-1

	1983	1984	1985	1986	1987
Automobiles et véhicules automobiles	12,1	11,4	10,7	9,9	9,2
toutes catégories, trolleybus					
électriques sans rails et châssis					
pour tous ces véhicules					
(article n°43803-1)					
Pneus et chambres à air entièrement ou	13,9	12,9	12,0	11,1	10,2
partiellement en caoutchouc					
(article 61815-1)					

TABLEAU 5.8 (suite)

Ce tableau présente des données sur les transactions aux principaux comptes courants et comptes de capital entre le Canada et les États-Unis dans le secteur de l'automobile. Il couvre les quatre principaux constructeurs automobiles au Canada et d'autres fabricants canadiens de pièces et d'accessoires d'automobiles.

Le but de l'exposé n'est pas de montrer l'incidence de la balance globale des paiements en vertu des accords sur les produits de l'automobile puisque, à part les coûts de transport international qui sont généralement exclus de la valeur déclarée des véhicules et des pièces, les effets du commerce avec les pays du tiers monde et d'autres secteurs de l'économie ne sont pas couverts.

En identifiant les membres de l'industrie de l'automobile aux fins du présent tableau, on a accordé une attention particulière aux fabricants qui résident au Canada et dont les produits peuvent faire l'objet de statistiques sur le commerce de marchandises. En plus de couvrir les constructeurs, les données couvrent aussi les manufacturiers et fournisseurs oeuvrant dans le secteur après-vente de l'automobile (là où les enquêtes sur la balance des paiements permettent de les identifier).

Source : Statistique Canada.

TABLEAU 5.8

Industrie de l'automobile, transactions choisies¹ de comptes courants et de comptes de capital entre le Canada et les États-Unis 1981-1984

Genre de transaction				
1984	1983	1982	1981	(en millions de dollars canadiens)
Importations américaines du Canada ² :				
Voitures	5 145	7 170	8 973	13 085
Camions, etc.	3 142	3 946	4 437	5 880
Pièces	4 151	4 902	7 056	10 885
Pneus et chambres à air	286	406	419	-
Total	12 724	16 424	20 885	29 850
Importations canadiennes des États-Unis ³ :				
Voitures	3 719	2 877	4 886	6 085
Camions, etc.	1 339	873	1 129	2 039
Pièces	9 230	9 683	11 359	15 791
Pneus et chambres à air	165	147	225	-
Total	14 453	13 579	17 599	23 915
Transferts nets dans le commerce des marchandises				
Autres transactions choisies de compte courant	- 583	- 868	- 485	- 1 323
Transfert net, compte courant	-2 312	+1 977	+2 801	+4 612
Transactions au compte de capital				
Transfert net, compte de capital	+ 778	- 31	-1 283	+ 107
Transfert net, compte de capital et compte courant	-1 534	+1 946	+1 518	+4 719

1. Les éléments contenus dans l'exposé ne représentent pas la gamme complète des transferts de capital et des transferts courants se rapportant à l'industrie de l'automobile, mais ils sont un ensemble d'éléments importants. On doit tenir compte de cette précision en lisant les soldes.
2. Les valeurs sont converties en fonction d'une moyenne mensuelle du taux de change à midi.
3. Les frais d'outillage spécial appliqués aux pièces importées des États-Unis sont exclus.

TABLÉAU 5.7

Total de la valeur ajoutée au Canada, selon les catégories de production, pour les quatre principaux constructeurs canadiens

Année	VAC non-pièces, production de véhicules	VAC pièces, production de véhicules	VAC, pièces d'équipement d'origine exportées	VAC totale produite	VAC pièces en pourcentage de la VAC totale
(en milliers de dollars canadiens)					
a	b	c	d = a+b+c		(b+c)/d
1964	319 294	429 687	36 496	785 477	59,4
1965	379 532	575 750	100 097	956 229	60,3
1966	398 154	537 554	198 943	1 134 651	64,9
1967	360 716	481 780	302 669	1 145 165	68,5
1968	418 490	493 666	444 895	1 357 051	69,2
1969	473 920	559 537	587 509	1 620 966	70,8
1970	482 821	509 910	650 575	1 643 306	70,6
1971	524 922	457 094	728 149	1 710 165	69,3
1972	564 178	562 676	879 228	2 006 082	71,9
1973	657 787	603 624	1 078 736	2 340 147	71,9
1974	739 987	640 285	1 069 117	2 449 389	69,8
1975	876 298	733 442	1 105 988	2 715 728	67,7
1976	1 053 265	724 808	1 568 273	3 346 346	68,5
1977	1 289 796	833 948	1 882 556	4 006 300	67,8
1978	1 435 608	948 744	2 133 323	4 517 675	68,2
1979	1 465 468	1 184 305	2 351 655	5 001 428	70,7
1980	1 321 865	1 086 625	1 755 138	4 163 628	68,2
1981	1 344 937	1 272 954	2 217 692	4 835 583	72,2
1982	1 456 898	1 232 880	2 256 222	4 946 000	70,6
1983	1 603 567	1 446 315	2 542 162	5 592 044	71,3
1984	1 980 610	2 797 210	3 917 148	8 694 968	77,2
1985	2 181 753	3 093 599	5 095 169	10 370 521	79,0

Source : Données 1964-1977 compilées par la Commission Reisman; données

1978-1985 compilées par le ministère de l'Expansion industrielle régionale.

TABLEAU 5.6

Valeur réelle ajoutée au Canada, en pourcentage du coût des ventes,
comparativement aux engagements de VAC de tous les fabricants
participant au Pacte de l'automobile
1975-1985

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
(en millions de dollars canadiens)											
Coût des ventes de véhicules au Canada de tous les fabricants participant au Pacte de l'automobile (année-modèle)	4 545	5 345	6 001	6 727	8 554	8 757	8 659	6 327	6 752	10 281	13 022
Total de la valeur ajoutée au Canada produite (année-modèle)	2 987	3 606	4 337	4 951	5 491	4 659	5 368	5 759	5 847	8 504	10 210
Différence entre le coût des ventes et la VAC produite	1 558	1 739	1 664	1 776	3 063	4 020	3 235	568	905	1 777	2 812
VAC totale réalisée en pourcentage de la VAC produite	66	67	72	74	64	53	62	91	87	83	78
VAC totale déclarée par tous les fabricants, en pourcentage du coût des ventes de véhicules	61	61	60	59	58	57	58	59	60	60	60

Source : Rapports des compagnies participant au Pacte de l'automobile présentés au ministère de l'Expansion industrielle
régionale.

TABLEAU 5.5

Ratios* entre la production globale nette et la valeur nette des ventes réalisées par les sociétés participant au Pacte de l'automobile, au Canada 1971-1985

	ANNÉES-MODELES														
	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
(en millions de dollars canadiens)															
<u>VÉHICULES AUTOMOBILES</u>															
(Ratio requis : entre 95 et 100)															
Ratio de la valeur des ventes nettes atteint (toutes les entreprises)	149	125	121	122	122	122	125	130	130	106	123	202	196	173	174
<u>VÉHICULES COMMERCIAUX</u>															
(Ratio requis : de 75 à 100+)															
Ratio de la valeur des ventes nettes atteint (toutes les entreprises)	142	122	115	98	101	113	132	155	127	115	140	238	272	231	192
<u>AUTOBUS</u>															
(Ratio requis : de 85 à 100)															
Ratio de la valeur des ventes nettes atteint (toutes les entreprises)	120	119	97	102	114	98	105	163	183	199	273	213	243	312	324

*Le ratio valeur de production nette/valeur des ventes nettes est le rapport de la valeur totale de la production des véhicules canadiens et de la valeur des ventes nettes totales de véhicules pour toutes les entreprises participant au Pacte de l'automobile.

Source : Compilé à partir des rapports des entreprises participant au Pacte de l'automobile présentés au ministère de l'Expansion industrielle régionale.

TABLÉAU 5.4

Rapport entre le déséquilibre commercial
au sujet de l'Accord canado-américain de l'automobile
et la valeur ajoutée au Canada dans la production domestique,
en pourcentage du coût des ventes
(1966-1985)

Année	Valeur ajoutée au Canada total dans le cadre du Pacte de des ventes au Canada (année-modèle)	Déséquilibre commercial du Canada en % du commerce l'automobile canado-américain (année civile)
-------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------

1966 69 -24,7

1967 69 -15,8

1968 72 -7,8

1969 81 -1,4

1970 92 4,4

1971 95 3,5

1972 90 1,5

1973 79 -1,5

1974 71 -7,0

1975 66 -11,1

1976 67 -3,0

1977 72 -3,2

1978 74 -1,4

1979 64 -11,0

1980 53 -8,6

1981 62 -6,0

1982 91 9,1

1983 87 6,5

1984 83 s/o

1985 78 s/o

Source : Ministère de l'Expansion Industrielle régionale.

TABLEAU 5.3

Commerce Canada - États-Unis dans le cadre et en dehors de l'Accord commercial sur les produits de l'automobile
1974-1983
(en millions de dollars canadiens)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Importations américaines provenant du Canada										
dans ACPA - Véhicules automobiles	3 391,0	3 726,1	4 703,6	5 942,8	6 972,0	6 622,0	6 612,2	8 141,7	11 023,1	12 975,5
- Pièces	1 816,9	1 909,2	2 766,6	3 488,4	4 421,0	4 072,0	3 008,1	3 670,7	4 292,4	6 207,4
- Total partiel	5 207,9	5 635,3	7 470,2	9 431,2	1 393,0	10 694,0	9 620,3	11 812,4	15 315,5	19 182,9
hors ACPA - Véhicules automobiles										
- Pièces	14,3	60,5	69,1	51,4	61,0	84,0	56,3	118,7	93,2	55,1
- Pneus et chambres à air	136,1	131,4	174,9	112,7	325,0	417,0	374,0	398,4	602,3	649,9
- Total partiel	63,6	68,1	163,7	143,6	191,0	234,0	229,9	239,0	405,4	407,0
- Total partiel	214,0	260,0	407,7	307,7	577,0	735,0	660,2	756,1	1 100,9	1 112,0
Importations canadiennes provenant des États-Unis										
dans ACPA - Véhicules automobiles	2 443,9	3 000,3	3 129,7	3 846,1	4 283,0	5 564,0	4 542,6	4 944,8	3 705,2	5 865,6
- Pièces	3 546,6	4 039,9	4 800,8	6 218,3	7 425,0	7 780,0	6 890,3	8 364,2	9 035,8	10 967,3
- Total partiel	5 990,5	7 040,2	7 930,5	10 064,4	11 708,0	13 344,0	11 432,9	13 309,0	12 761,0	16 832,9
hors ACPA - Véhicules automobiles										
- Pièces	108,1	277,6	201,3	206,2	77,0	135,0	148,6	236,2	101,6	200,8
- Pneus et chambres à air	341,4	356,6	578,8	511,7	661,0	879,0	722,6	908,6	722,2	756,4
- Total partiel	218,1	172,8	114,4	153,1	130,0	155,0	145,6	136,7	120,5	197,0
- Total partiel	667,6	807,0	894,5	871,0	868,0	1 169,0	1 006,8	1 281,5	944,3	1 154,2
Soldes										
dans ACPA - Véhicules automobiles	947,1	725,8	1 573,9	2 096,7	2 689,0	1 058,0	2 069,6	3 196,9	7 317,9	7 109,9
- Pièces	(1 729,7)	(2 130,7)	(2 034,2)	(2 729,9)	(3 004,0)	(3 708,0)	(3 882,2)	(4 693,5)	(4 763,4)	(4 759,9)
- Total partiel	(782,6)	(1 404,9)	(460,3)	(633,2)	(315,0)	(2 650,0)	(1 812,6)	(1 496,6)	2 554,5	2 350,0
hors ACPA - Véhicules automobiles										
- Pièces	(93,8)	(217,1)	(132,2)	(154,8)	(16,0)	(51,0)	(92,3)	(117,5)	(8,4)	(145,7)
- Pneus et chambres à air	(205,3)	(225,2)	(403,9)	(399,9)	336,0	462,0	(338,6)	(510,2)	(119,9)	(106,5)
- Total partiel	(453,6)	(547,0)	(486,8)	(563,3)	(291,0)	(434,0)	(346,6)	(525,4)	156,6	(42,2)

Source : Compilé à partir des données de la série des " Importations de produits selon les articles tarifaires " de Statistique Canada, et de diverses éditions du rapport du président des États-Unis au Congrès sur le fonctionnement de l'accord canado-américain relatif aux produits de l'industrie de l'automobile.

Les importations en provenance des États-Unis incluent les pièces pour véhicules démontés.

Les valeurs pour 1983 sont provisoires et donc susceptibles de varier.

TABLEAU 5.2

Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile
1968-1985

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
(en millions de dollars canadiens)																		
Importations américaines provenant du Canada*																		
Automobiles	1 204	1 662	1 538	1 943	2 046	2 272	2 540	2 858	3 430	4 032	4 723	4 345	4 452	5 145	7 170	8 973	13 085	15 277
Camions, etc.	399	605	589	593	706	789	868	932	1 344	1 964	2 325	2 364	2 218	3 142	3 946	4 437	5 880	6 442
Pièces	846	1 037	1 127	1 495	1 778	2 172	1 963	2 045	2 942	3 721	4 753	4 489	3 405	4 151	4 902	7 056	10 287	11 512
Pneus et chambres à air	9	5	15	8	23	68	64	68	163	144	192	234	231	286	406	419	598	592
Total	2 458	3 309	3 269	4 039	4 553	5 301	5 435	5 903	7 879	9 861	11 993	11 432	10 306	12 724	16 424	20 885	29 850	33 803
Importations canadiennes provenant des États-Unis																		
Automobiles	809	792	659	960	1 056	1 439	1 621	2 183	2 317	2 834	3 038	3 747	3 388	3 710	2 875	4 886	6 085	8 566
Camions, etc.	189	263	275	361	495	643	896	942	970	1 118	1 322	1 952	1 217	1 347	873	1 129	2 039	2 570
Pièces	1 820	2 307	2 107	2 485	2 907	3 528	3 829	4 425	5 473	6 848	8 092	8 666	7 600	9 230	9 676	11 359	15 446	17 438
Pneus et chambres à air	29	37	24	36	50	92	218	174	115	153	130	155	146	165	147	225	345	264
Total	2 847	3 399	3 065	3 842	4 508	5 702	6 564	7 724	8 874	10 953	12 582	14 520	12 351	14 452	13 571	17 599	23 915	28 838
Soldes																		
Automobiles	395	870	879	983	990	833	919	675	1 113	1 198	1 685	598	1 064	1 435	4 295	4 087	7 000	6 711
Camions, etc.	210	342	314	232	211	146	-88	-10	375	846	1 003	412	1 001	1 795	3 073	3 308	3 841	3 852
Pièces	-974	-1 270	-980	-990	-1 129	-1 356	-1 860	-2 380	-5 231	-3 127	-3 339	-4 177	-4 195	-5 079	-4 774	-4 303	-5 159	-5 926
Pneus et chambres à air	-20	-32	-9	-28	-27	-24	-154	-106	48	-9	62	79	85	121	259	194	253	328
Total	-389	-90	204	197	45	-401	-1 129	-1 821	-995	-1 092	-589	-3 087	-2 045	-1 728	2 853	3 286	5 935	4 965
Exclusion : ajustements rétroactifs à la valeur des pièces importées des États-Unis pour les frais découlant de la fabrication d'outils spéciaux																		
	51	84	95	80	85	93	188	135	151	244	284	234	297	463	479	454	417	454

*On obtient une mesure plus précise du commerce des produits de l'automobile en comparant les statistiques d'importation de chacun des pays. En conséquence, les données sur les exportations canadiennes sont établies à partir des statistiques sur les importations des États-Unis.

TABLEAU 5.1

Commerce Canada - outre-mer des produits de l'automobile*
(en millions de dollars canadiens)
1968-1985

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
EXPORTATIONS CANADIENNES																		
Véhicules automobiles	133	108	141	114	117	126	204	421	427	614	711	558	634	656	440	281	346	216
Pièces	68	91	99	85	88	119	142	180	171	195	314	445	420	556	404	254	280	307
Pneus et chambres à air	3	2	3	4	3	5	5	5	8	7	10	11	31	45	26	18	24	45
Réexportations	11	10	9	7	6	8	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134
TOTAL	215	211	252	210	214	258	358	621	615	826	1044	1035	1174	1693	1260	747	824	702
IMPORTATIONS CANADIENNES																		
Véhicules automobiles	177	245	240	374	464	377	450	410	522	592	894	727	1159	1599	1413	1626	2176	3107
Pièces	60	93	130	133	191	212	260	206	231	235	262	365	355	342	379	613	1328	1459
Pneus et chambres à air	10	13	19	27	42	57	70	82	79	110	146	202	208	187	115	128	207	207
TOTAL	247	351	389	534	697	646	780	698	842	937	1302	1294	1722	2128	1907	2367	3711	4773
SOLDES																		
Véhicules automobiles (44)	(137)	(99)	(260)	(347)	(251)	(246)	11	(95)	22	(183)	(169)	(525)	(943)	(973)	(1345)	(1830)	(2891)	
Pièces	8	(2)	(31)	(48)	(103)	(93)	(118)	(26)	(60)	(40)	52	180	65	214	25	(359)	(1048)	(1152)
Pneus et chambres à air(7)	(11)	(16)	(23)	(39)	(52)	(65)	(77)	(71)	(103)	(136)	(191)	(177)	(142)	(89)	(110)	(183)	(162)	
Réexportations	11	10	9	7	6	8	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134
TOTAL	(32)	(140)	(137)	(324)	(483)	(388)	(422)	(82)	(227)	(111)	(258)	(259)	(548)	(435)	(647)	(1620)	(2887)	(4071)

*Les pièces pour véhicules démontés sont parfois incluses dans la catégorie pièces et parfois dans la catégorie véhicules.

DONNÉES SUR LE COMMERCE ET LE PACTE DE L'AUTOMOBILE

TABLEAU 4.1
Dépenses d'investissement en capital par les industries canadienne et américaine de l'automobile
1973-1985
(en millions de dollars canadiens)

CANADA	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Constructeurs de véhicules automobiles	43,2	73,5	61,0	59,6	152,5	83,6	111,4	136,4	272,9	203,1	463,2	256,1	713,6
Fabricants de carrosseries de camions	17,6	31,2	18,5	23,3	24,1	15,4	41,7	47,2	32,2	33,6	12,6	12,6	8,9
TOTAL PARTIEL	60,8	104,7	79,5	82,9	176,6	99,0	153,1	183,6	305,1	236,7	475,8	268,7	722,5
Pièces et accessoires d'automobiles	78,7	119,9	81,2	62,5	109,6	203,9	330,9	780,9	666,5	188,5	140,5	171,1	332,1
TOTAL	139,5	224,6	160,7	145,5	286,2	302,9	484,0	964,5	971,6	425,2	616,3	439,8	1 054,6
<hr/>													
ÉTATS-UNIS													
Carrosseries de véhicules automobiles et de voitures de tourisme	806,0	1020,0	667,0	1032,3	1814,4	2140,0	2232,4	2677,5	5631,9	2922,5	s/o	s/o	s/o
Carrosseries de camions et d'autobus**	29,5	33,7	28,6	30,8	59,7	44,8	56,2	41,7	52,9	63,8	s/o	s/o	s/o
Remorques de camions	28,0	29,0	33,2	14,3	38,6	44,5	43,5	64,5	66,3	46,0	s/o	s/o	s/o
TOTAL PARTIEL	863,5	1082,7	728,8	1077,4	1912,7	2229,3	2332,1	2783,7	5751,1	3032,3	s/o	s/o	s/o
Pièces et accessoires d'automobiles	1033,7	1261,7	1133,7	948,7	1973,9	2801,9	3222,4	3615,7	3968,0	2211,0	s/o	s/o	s/o
Pièces d'automobiles embouties	111,5	220,5	219,5	173,7	310,8	457,7	457,9	713,1	1012,4	573,8	s/o	s/o	s/o
Carbureteurs, pistons, segments	73,5	29,0	31,1	38,1	85,0	137,1	136,1	133,1	165,2	130,8	s/o	s/o	s/o
Équipement d'éclairage pour véhicules	33,7	45,6	15,5	21,1	49,1	47,0	59,9	59,7	83,9	54,0	s/o	s/o	s/o
Équipement électrique de moteur	80,9	128,6	52,8	72,3	155,3	196,9	187,1	147,6	188,0	96,7	s/o	s/o	s/o
Garnitures intérieures d'automobiles	26,7	37,7	21,1	20,2	38,4	40,0	44,5	53,8	72,5	50,7	s/o	s/o	s/o
TOTAL PARTIEL	1420,0	1723,1	1473,4	1274,1	2612,5	3680,6	4107,9	4723,0	5490,0	3117,0	s/o	s/o	s/o
TOTAL ÉTATS-UNIS	2283,5	2805,8	2202,2	2351,5	4525,2	5909,9	6440,0	7506,7	11241,1	6149,3	s/o	s/o	s/o
TOTAL AMÉRIQUE DU NORD	2423,0	3030,4	2362,9	2496,9	4811,4	6212,8	6924,0	8471,2	12212,7	6574,5	s/o	s/o	s/o
CANADA en tant que % du total de l'AMÉRIQUE DU NORD													
- Industrie d'assemblage	6,6	8,8	9,8	7,1	8,5	4,3	6,2	6,2	5,0	7,2			
- Industrie des pièces	5,3	6,5	5,2	4,7	4,0	5,2	7,5	14,2	10,8	5,7			
- Total de l'industrie automobile	5,8	7,4	6,8	5,8	5,9	4,9	7,0	11,4	8,0	6,5			

** Révisé en 1977; exclut les roulettes automobiles.

Taux de change : nouveaux taux de change moyens, Revue de la Banque du Canada, 1965-1982.

Source : Statistique Canada et le département de Commerce des É.-U. et APMA.

4. INVESTISSEMENTS

TABLEAU 3.3

Production américaine de camions
1975-1985
(unités)

Année	Légers	% du total	Moyens	% du total	Lourds	% du total	Total
1975	1 945 498	85,62	200 271	8,82	126 391	5,56	2 272 160
1976	2 637 314	88,53	198 726	6,67	143 009	4,80	2 979 049
1977	3 048 767	88,80	203 653	5,93	180 809	5,27	3 433 229
1978	3 263 122	88,04	224 379	6,05	218 749	5,91	3 706 250
1979	2 608 076	85,89	189 477	6,24	239 153	7,88	3 036 706
1980	1 386 523	83,16	100 088	6,00	180 672	10,84	1 667 283
1981	1 445 403	84,98	88 666	5,21	166 839	9,81	1 700 908
1982	1 720 532	90,30	49 224	2,58	135 684	7,12	1 905 440
1983	2 096 297	86,47	126 548	5,22	201 459	8,31	2 424 304
1984	2 769 275	90,05	67 805	2,21	238 245	7,74	3 075 325
1985	3 045 990	90,74	78 279	2,33	232 636	6,93	3 356 906

Source : Ward's Automotive Yearbook.

TABLERAU 3.2

Production canadienne de camions
(unités)
1975-1985

Année	Légers	Pourcentage du total	Moyens et lourds	Pourcentage du total	Total
-------	--------	-------------------------	---------------------	-------------------------	-------

1975	367 142	94,74	20 397	5,26	387 539
1976	482 807	96,45	17 753	3,55	500 560
1977	576 297	95,64	26 263	4,36	602 560
1978	629 743	95,99	26 316	4,01	656 059
1979	606 936	95,59	27 980	4,41	634 916
1980	506 274	95,97	21 248	4,03	527 522
1981	480 172	96,65	16 650	3,35	496 822
1982	434 138	96,94	13 682	3,06	447 820
1983	539 386	98,53	8 051	1,47	547 437
1984	793 873	97,81	17 849	2,19	811 722
1985	834 467	97,46	21 711	2,54	856 178

Source : AFVM.

TABLEAU 3.1

Production nord-américaine de véhicules automobiles
(en milliers d'unités)

Année	Canada	États-Unis	Amérique du Nord
	Volume	Volume	Volume
	%	%	%
			Total

1965	846	11 114	92,9	11 960	100,0
1966	902	10 363	92,0	11 265	100,0
1967	947	8 992	90,5	9 939	100,0
1968	1 180	10 794	90,2	11 974	100,0
1969	1 353	10 182	88,3	11 535	100,0
1970	1 193	8 263	87,4	9 456	100,0
1971	1 373	10 650	88,6	12 023	100,0
1972	1 474	11 297	88,5	12 771	100,0
1973	1 575	12 663	88,9	14 238	100,0
1974	1 564	9 984	86,5	11 548	100,0
1975	1 442	8 965	86,1	10 407	100,0
1976	1 647	11 486	87,5	13 133	100,0
1977	1 775	12 699	87,7	14 474	100,0
1978	1 818	12 895	87,6	14 713	100,0
1979	1 632	11 475	87,6	13 107	100,0
1980	1 374	8 010	85,4	9 384	100,0
1981	1 280	7 941	86,1	9 221	100,0
1982	1 236	6 985	85,0	8 221	100,0
1983	1 502	9 226	86,1	10 728	100,0
1984	1 830	10 924	85,6	12 754	100,0
1985	1 930	11 648	85,8	13 578	100,0

Source : Ward's Automotive Reports.

3. PRODUCTION

TABLEAU 2.1

Valeur des livraisons dans les industries canadienne et américaine de l'automobile 1973-1983 (en millions de dollars)

CANADA	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983*
323 Constructeurs de véhicules automobiles	4715,8	5381,9	6024,4	7276,1	8610,4	10070,1	10724,4	10071,1	11402,8	12343,6	15590,7
3241 Fabricants de carrosseries de camions	143,2	178,3	197,2	194,4	188,6	207,6	281,2	316,5	372,5	311,9	282,7
3243 Fabricants de remorques commerciales	108,9	138,4	117,0	110,3	151,8	218,5	313,3	301,9	259,1	171,5	166,7
TOTAL PARTIEL	4967,9	5698,6	6338,6	7580,8	8950,8	10496,2	11318,9	10689,5	12034,4	12827,0	16040,1
325 Fabricants de pièces et d'accessoires d'automobiles	2304,6	2281,1	2325,8	3112,3	3790,2	4692,0	4472,8	3609,7	4358,4	5059,7	8357,9
188 Accessoires en tissu pour l'automobile	229,3	229,0	227,1	305,5	348,6	427,7	424,6	424,5	520,9	479,2	-
TOTAL PARTIEL	2533,9	2510,1	2552,9	3417,8	4138,8	5119,7	4897,4	4034,2	4879,3	5538,9	8357,9
TOTAL	7501,8	8208,7	8891,5	10998,6	13089,6	15615,9	16216,3	14723,7	16913,7	18365,9	24398,0

ÉTATS-UNIS

3711 Carrosseries de véhicules automobiles et de voitures de tourisme	50227,7	43868,5	45340,2	62717,4	76517,8	84900,9	85147,4	66257,4	74273,1	70739,7	95930,8
3713 Carrosseries de camions et d'autobus**	1595,8	1471,3	1739,9	2342,4	3329,1	2292,5	2355,4	2123,1	2314,9	2510,9	2833,6
3715 Remorques de camion	1369,5	1636,9	921,6	1297,3	1910,1	2498,0	3088,2	2435,8	2206,12	1773,3	2171,6
TOTAL PARTIEL (\$ US)	53193,0	46976,7	48001,7	66357,1	81757,0	89691,4	90591,0	70816,3	78794,2	75023,9	100936,0
3714 Pièces et accessoires d'automobiles	21606,5	21656,0	22030,1	29024,4	35750,8	40199,7	39807,2	39881,2	37080,9	36293,1	44415,4
3465 Pièces d'automobiles embouties	6085,9	6103,0	6116,2	8070,5	9739,2	10697,6	10425,9	8497,3	8960,7	8777,4	11176,4
3592 Carburateurs, pistons, segments	1017,6	977,5	1009,0	1256,3	1400,6	1608,5	1904,1	1838,8	2130,9	2224,5	2485,0
3647 Équipement d'éclairage pour véhicules	577,4	598,0	590,6	771,1	908,5	1057,2	1061,5	876,0	956,3	1013,6	1282,1
3694 Équipement électrique de moteur	2343,4	2388,1	2427,6	3100,3	3647,2	4097,9	4124,3	3684,3	4071,0	3464,3	4212,4
2396 Garnitures intérieures d'automobile	1289,4	1234,4	1283,1	1658,5	2166,3	2280,8	2287,4	1939,5	2286,1	2130,8	2723,0
TOTAL PARTIEL (\$ US)	32919,8	32956,8	33456,6	43881,1	53612,6	59941,7	59610,4	49717,1	55485,9	53903,7	66294,3
TOTAL (\$ US)	86112,8	79933,5	81458,3	110238,2	135369,6	149633,1	150201,4	120533,4	134280,1	128927,6	167230,3
TOTAL (\$ CAN)	86121,4	78175,0	82867,5	108705,9	143965,6	170611,7	175960,9	140903,5	161001,8	170210,2	206094,6
TOTAL - AMÉRIQUE DU NORD (\$ CAN)	93623,2	86383,7	91759,0	119704,5	157055,2	186227,6	192177,2	159627,2	177915,5	195507,8	230492,6
CANADA en tant que % du TOTAL	8,02	9,50	9,69	9,19	8,33	8,39	8,44	9,46	9,51	12,9	10,6

* Tel que rapporté par SIC en 1980

** Révisé en 1977. Exclut les roulettes automobiles.

Source : Statistique Canada, le département du Commerce des É.-U. et APMA.

2. LIVRAISONS

TABLÉAU 1.9

Consommation de pièces d'automobiles par les constructeurs
(en millions de dollars canadiens)

Année	Canada	Aux États-Unis	Canada en tant que % du total
1972	3 239,2	32 483,2	9,1
1973	3 843,1	38 460,1	9,1
1974	4 314,1	34 338,1	11,2
1975	4 967,6	37 010,7	11,8
1976	6 090,8	48 796,2	11,1
1977	7 096,8	64 334,4	9,9
1978	8 378,8	76 966,0	9,8
1979	8 975,2	79 076,1	10,2
1980	8 752,3	64 364,5	12,0
1981	9 823,4	73 347,4	11,8
1982	10 597,8	-	-

Source : Statistique Canada, U.S. Department of Commerce et AFPA.

TABLEAU 1.8

Ventilation à l'échelle internationale de l'approvisionnement en pièces d'équipement d'origine des cinq grands constructeurs automobiles (en millions de dollars canadiens)

Année-	modèle	Achats américains auprès des fournisseurs-maison	Achats canadiens auprès des fournisseurs-maison	Colonne (a)	Colonne (b)
--------	--------	--------------------------------------------------	-------------------------------------------------	-------------	-------------

(a) (b) (c)

1965	17,4	522,2	522,2	504,8	-
1966	163,7	599,5	599,5	435,8	-
1967	209,0	716,1	716,1	507,1	-
1968	356,3	1 008,5	1 008,5	652,2	-
1969	406,6	1 298,7	1 298,7	891,9	-
1970	453,6	1 153,3	1 153,3	699,7	-
1971	639,0	1 428,1	1 428,1	789,1	-
1972	763,2	1 556,4	1 556,4	793,2	-
1973	801,7	1 804,0	1 804,0	002,3	-1
1974	713,0	2 083,2	2 083,2	370,2	-1
1975	796,7	2 209,1	2 209,1	412,4	-1
1976	1 165,6	2 772,2	2 772,2	606,6	-1
1977	1 520,6	3 365,8	3 365,8	845,2	-1
1978	2 222,0	s/o	s/o	341,1	-2
1979	361,7	702,8	702,8	341,1	-2
1980	604,1	3 991,7	3 991,7	387,6	-2
1981	118,7	4 957,2	4 957,2	838,5	-2
1982	891,7	3 374,2	3 374,2	482,5	-2
1983	360,0	5 918,0	5 918,0	558,0	-3
1984	959,6	7 813,4	7 813,4	853,8	-3
1985	620,7	8 489,6	8 489,6	868,9	-3

Année-	modèle	Achats américains auprès des fournisseurs-maison au Canada	Achats canadiens auprès des fournisseurs-maison aux États-Unis	Colonne (a)	Colonne (b)
--------	--------	------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------	-------------	-------------

1965	74,3	236,4	236,4	162,1	-
1966	112,3	279,8	279,8	167,5	-
1967	112,3	304,6	304,6	132,5	-
1968	327,4	405,2	405,2	77,8	-
1969	430,9	485,5	485,5	54,6	-
1970	487,3	505,4	505,4	18,1	-
1971	574,5	484,4	484,4	90,1	-
1972	699,3	558,9	558,9	140,4	-
1973	888,4	748,8	748,8	139,6	-
1974	771,4	846,9	846,9	75,5	-
1975	875,8	1 051,1	1 051,1	175,3	-
1976	221,6	1 283,5	1 283,5	61,9	-
1977	530,0	1 519,9	1 519,9	10,1	-
1978	537,8	s/o	s/o	25,2	-
1979	812,0	1 560,0	1 560,0	27,3	-
1980	253,4	1 226,1	1 226,1	65,6	-
1981	385,1	1 450,7	1 450,7	366,9	-
1982	476,9	1 843,8	1 843,8	145,3	-
1983	922,1	2 067,4	2 067,4	417,5	-
1984	616,7	3 034,2	3 034,2	471,5	-
1985	381,4	3 871,4	3 871,4	490,0	-

Note :

Les achats canadiens ne servent qu'à l'assemblage des véhicules au Canada. Ces chiffres ne comprennent pas les pièces importées pour être réexportées sous forme de pièces ou de véhicules démontés.

Source : Données compilées à partir des réponses fournies par les entreprises à l'enquête Reisman (1965-1977) et des rapports des entreprises failes aux fins du Pacte de l'automobile (1979-1985). Les rapports associés au Pacte de l'automobile ne fournissent pas de données pour 1978.

TABLÉAU 1.7

Dix principaux constructeurs de véhicules au monde
selon la production totale
1984

Entreprise	Production totale (unités)
------------	----------------------------

1. General Motors - E.-U.	8 070 647
2. Ford Motor - E.-U.	5 348 906
3. Toyota - Japon	3 482 727
4. Nissan - Japon	2 727 568
5. Volkswagen - Allemagne de l'Ouest	2 135 346
6. Renault - France	1 983 217
7. Chrysler - E.-U.	1 884 882
8. Peugeot - France	1 747 740
9. Vaz - U.R.S.S.	1 675 000
10. Fiat - Italie	1 528 910

Nota : Comprend la production des usines situées à l'extérieur du pays où se trouve la société mère.

Source : Motor Vehicle Manufacturers Association (MVMA) des États-Unis, World Motor Vehicle Data 1984.

Données compilées par la MVMA à partir de diverses sources étrangères. Les renseignements proviennent de rapports publiés par de nombreuses associations de constructeurs à l'extérieur des États-Unis et d'un certain nombre d'autres sources jugées valides. Par conséquent, et en raison des nombreux facteurs complexes qui interviennent dans la détermination du classement des constructeurs dans le monde entier, la MVMA n'assume pas la responsabilité de la classification établie ci-dessus.

TABLEAU 1.6

Immatriculations de véhicules automobiles au Canada
1980-1984

	1980	1981	1982	1983	1984
Automobiles	10 255 511	10 199 388	10 530 355	10 731 520	10 780 667
Camions et camions tracteurs	2 902 730	3 137 987	3 239 341	3 307 746	3 046 889
Autobus	52 569	54 210	54 065	55 226	52 169
Motocyclettes	388 680	406 871	431 453	466 411	470 445
Autres	117 662	53 026	55 503	58 706	56 302
TOTAL	13 717 152	13 851 482	14 310 717	14 619 609	14 406 472

Source : Statistique Canada.

Les statistiques sur les immatriculations de véhicules automobiles figurant dans ce tableau ont été obtenues des 12 gouvernements provinciaux et territoriaux, chacun d'entre eux ayant son propre système d'immatriculation. Bien que chacun de ces systèmes puisse être complet et logique, les distinctions entre les différents territoires et provinces posent de sérieux problèmes à quiconque tente d'utiliser un total national.

Pour chaque province et territoire, les chiffres représentent le nombre total de véhicules immatriculés en une année complète ou partielle. Cependant, il y a évidemment lorsque des véhicules sont immatriculés dans plus d'une province ou territoire durant une même année. Le questionnaire de Statistique Canada demandait des rapports de transfert séparés des provinces et territoires mais seules la Nouvelle-Écosse et la Colombie-Britannique ont été en mesure de fournir ces données et aucun ajustement n'a donc pu être fait. Une analyse de ces rapports indique que moins de 1,7 p. 100 des immatriculations de véhicules automobiles sont des transferts d'autres provinces et territoires.

Depuis 1980, les renseignements venant de la province du Québec concernant l'immatriculation sont fondés sur le compte du nombre de véhicules en circulation. Pour les années précédentes, les données compilées pour le Québec reposaient sur le nombre des transactions d'immatriculations. Cependant, comme le numéro d'immatriculation au Québec change chaque fois qu'un véhicule est vendu (contrairement aux neuf autres provinces où la plaque d'immatriculation suit le véhicule), le nombre des transactions tend à dépasser le nombre de véhicules en circulation dans cette province.

TABLÉAU 1.5

Ventes de voitures de tourisme neuves aux États-Unis selon l'origine
1964-1985
(unités)

Année	Total des ventes	Nord-américaines	Importées	Japonaises
		Nombre	Total*	Nombre*
		%	%	%

1964	8 100 865	7 616 734	94,0	484 131	6,0	s/o	-
1965	9 232 504	8 763 219	94,9	469 285	5,1	18 067	0,2
1966	8 978 657	8 377 425	93,3	601 232	6,7	40 183	0,5
1967	8 286 472	7 567 884	91,3	718 588	8,7	69 188	0,8
1968	9 610 257	8 624 820	89,7	985 437	10,3	109 586	1,2
1969	9 545 295	8 464 375	88,7	1 080 920	11,3	189 160	2,0
1970	8 364 950	7 115 537	85,1	1 249 413	14,9	312 777	3,7
1971	10 209 375	8 676 284	85,0	1 533 091	15,0	578 977	5,7
1972	10 907 503	9 321 502	85,5	1 586 001	14,6	628 918	5,8
1973	11 402 261	9 669 689	84,8	1 732 572	15,2	742 621	6,5
1974	8 838 244	7 448 921	84,3	1 389 323	15,7	592 113	6,7
1975	8 614 524	7 050 120	81,8	1 564 404	18,2	807 931	9,4
1976	10 097 692	8 606 573	85,2	1 491 119	14,8	931 182	9,2
1977	11 168 708	9 104 454	81,5	2 064 254	18,5	1 399 338	12,5
1978	11 300 477	9 307 563	82,4	1 992 914	17,6	1 414 260	12,5
1979	10 647 442	8 328 055	78,2	2 319 387	21,8	1 833 927	17,2
1980	8 978 584	6 578 252	73,3	2 400 332	26,7	1 908 413	21,3
1981	8 533 135	6 205 856	72,7	2 327 279	27,3	1 858 896	21,8
1982	7 978 872	5 756 658	72,2	2 222 214	27,9	1 801 481	22,6
1983	9 182 071	6 795 299	74,0	2 386 772	26,0	1 915 621	20,9
1984	10 390 815	7 951 523	76,5	2 439 292	23,5	1 906 204	18,3
1985	11 038 423	8 204 704	74,3	2 833 719	25,7	1 217 860	20,2

* Les importations incluent les importations captives de 1980 et des années suivantes.

Source : Ward.

TABLEAU 1.4

Ventes de voitures de tourisme neuves au Canada selon l'origine
1964-1985
(unités)

Année	Total des ventes	Nord-américaines	Total	Importées	Japonaises
		Nombre	%	%	Nombre
1964	616 759	550 823	89,3	65 936	10,7
1965	708 716	633 641	89,4	75 075	10,6
1966	694 820	626 986	90,2	67 834	9,8
1967	679 435	605 049	89,1	74 386	10,9
1968	741 915	637 393	85,9	104 522	14,1
1969	760 803	638 270	83,9	122 533	16,1
1970	640 360	497 185	77,7	143 175	22,3
1971	780 762	592 319	75,9	188 443	24,1
1972	858 959	653 933	76,1	205 026	23,9
1973	970 828	782 914	80,6	187 914	19,4
1974	942 797	796 840	84,5	145 957	15,5
1975	989 280	835 679	84,5	153 601	15,5
1976	946 488	793 201	83,8	153 287	16,2
1977	991 398	797 752	80,5	193 646	19,5
1978	988 890	815 994	82,5	172 896	17,5
1979	1 003 008	863 554	86,1	139 454	13,9
1980	932 060	740 767	79,5	191 293	20,5
1981	904 195	646 942	71,6	257 253	28,4
1982	713 481	489 435	68,6	224 046	31,4
1983	843 318	625 088	74,1	218 230	25,9
1984	971 210	724 932	74,6	246 278	25,4
1985	1 137 216	794 965	69,9	342 251	30,1

Source : Statistique Canada.

TABLEAU 1.3
Ventes d'automobiles nord-américaines aux États-Unis selon la taille
1970-1985
(unités)

Année	Mini- compacts	% total	Compacts	% total	Intermé- diaires	% total	Grosses voitures	% total	Voitures de luxe	% total	Total des ventes
1970	138 259	1,93	1 157 250	16,18	2 434 906	34,04	3 033 092	42,40	389 280	5,44	7 152 787
1971	721 814	8,74	1 174 090	14,21	2 330 502	28,20	3 500 140	42,36	536 890	6,50	8 263 436
1972	809 014	9,75	1 267 350	15,27	2 360 920	28,45	3 332 215	40,15	529 277	6,38	8 298 776
1973	1 072 440	11,09	1 687 379	17,45	2 909 511	30,09	3 258 475	33,70	741 884	7,67	9 669 689
1974	791 901	10,63	1 557 854	20,91	2 539 193	34,09	2 016 375	27,07	543 598	7,30	7 448 921
1975	1 167 393	17,27	1 678 500	24,83	1 974 772	29,21	1 587 852	23,49	352 395	5,21	6 760 912
1976	1 041 050	12,10	2 436 219	28,31	2 845 207	33,06	1 898 857	22,06	385 240	4,48	8 606 573
1977	994 936	10,93	2 364 838	25,97	3 009 209	33,05	2 276 561	25,00	458 910	5,04	9 104 454
1978	1 209 320	13,20	2 224 380	24,28	3 007 774	32,84	2 137 160	23,33	581 547	6,35	9 160 181
1979	1 762 050	21,42	1 936 150	23,54	2 334 500	28,38	1 708 790	20,77	483 936	5,88	8 225 426
1980	1 670 721	25,40	1 674 755	25,46	1 835 799	27,91	1 075 267	16,35	321 710	4,89	6 578 252
1981	1 661 401	26,77	1 523 044	24,54	1 741 694	28,07	951 534	15,33	328 183	5,29	6 205 856
1982	1 738 589	30,20	1 104 083	19,18	1 618 078	28,11	928 467	16,13	367 441	6,38	5 756 658
1983	2 034 807	29,95	924 639	13,61	2 247 042	33,07	1 157 519	17,04	431 292	6,35	6 795 299
1984	2 306 206	29,00	1 309 390	16,47	2 457 048	30,90	1 232 368	15,50	646 511	8,13	7 951 523
1985	1 296 863	15,81	2 562 588	31,24	2 463 556	30,03	1 077 308	13,14	804 389	9,81	8 204 704

Source : Immatriculations pour les années 1964 à 1975 (les chiffres sont inférieurs à ce qu'ils devraient être, car des rapports incomplets ont été fournis par certains États).
Ventes au détail pour 1976 et les années suivantes - Ward's Automotive Reports.

TABLEAU 1.2

Ventes d'automobiles nord-américaines au Canada selon la taille
1970-1985
(unités)

Année	Mini- compacts	% total	Compacts	% total	Intermé- diaires	% total	Groses voitures	% total	Voitures de luxe	% total	Total des ventes
1970	8 882	1,80	101 192	20,46	156 136	31,57	214 785	43,43	13 556	2,74	494 551
1971	38 616	6,85	108 280	19,22	158 687	28,16	234 656	41,64	23 259	4,13	563 498
1972	45 645	7,41	132 550	21,51	185 856	30,16	206 830	33,57	45 308	7,35	616 189
1973	81 739	10,89	164 783	21,96	233 914	31,18	213 909	28,51	55 927	7,45	750 272
1974	89 969	11,61	183 062	23,63	239 003	30,85	209 102	26,99	53 600	6,92	774 736
1975	74 552	10,29	185 894	25,66	229 364	31,66	222 581	30,73	11 963	1,65	724 354
1976	70 483	8,89	245 047	30,91	249 235	31,44	215 451	27,18	12 502	1,58	792 718
1977	56 060	7,03	245 805	30,81	266 784	33,44	214 287	26,86	14 775	1,85	797 711
1978	96 154	11,80	248 046	30,43	263 448	32,32	191 113	23,44	16 435	2,02	815 196
1979	152 432	17,67	236 832	27,46	243 132	28,19	203 388	23,58	26 738	3,10	862 522
1980	140 214	18,92	228 745	30,86	205 813	27,77	148 145	19,99	18 350	2,48	741 267
1981	136 696	21,45	198 078	31,08	184 443	28,94	105 406	16,54	12 604	1,98	637 227
1982	156 874	32,36	124 944	25,78	145 237	29,96	50 705	10,46	6 959	1,44	484 719
1983	205 942	33,56	135 226	22,04	197 672	32,21	66 016	10,76	8 817	1,44	613 673
1984	235 429	33,01	178 527	25,03	206 740	28,99	79 030	11,08	13 531	1,90	713 257
1985	237 047	30,22	202 286	25,88	245 966	31,47	79 961	10,23	16 567	2,12	781 827

Source : SFVM.

TABLEAU 1.1

Ventes au détail de véhicules automobiles au Canada et aux États-Unis
1970-1985
(en milliers d'unités)

AUTOMOBILES						CAMIONS					
Année	améri- caines	Importées	d'outre-mer	Total	Nord- améri- caines	Importées	d'outre-mer	Total	Nombre total de véhicules		
1970	497	143	640	125	9	134		774			
1971	592	188	780	147	13	160		940			
1972	654	205	859	190	17	207		1 066			
1973	783	188	971	235	20	227		1 227			
1974	797	146	943	288	19	307		1 249			
1975	836	154	989	310	17	327		1 317			
1976	793	153	946	331	14	345		1 291			
1977	798	194	991	338	16	354		1 345			
1978	816	173	989	364	13	377		1 366			
1979	863	140	1 003	381	12	393		1 396			
1980	741	191	932	312	22	334		1 266			
1981	647	257	904	251	36	287		1 191			
1982	489	224	713	167	40	207		920			
1983	625	218	843	193	45	238		1 081			
1984	725	246	971	274	39	313		1 284			
1985	795	342	1 137	345	48	393		1 530			

Source : Statistique Canada.

2. ÉTATS-UNIS

1970	7 120	1 285	8 405	1 746	65	1 811		10 216			
1971	8 681	1 570	10 251	2 011	85	2 096		12 347			
1972	9 327	1 623	10 950	2 486	143	2 632		13 575			
1973	9 676	1 763	11 439	2 916	228	3 144		14 583			
1974	7 454	1 413	8 867	2 512	171	2 683		11 550			
1975	7 053	1 587	8 640	2 249	231	2 480		11 120			
1976	8 611	1 498	10 109	2 944	237	3 181		13 290			
1977	9 109	2 075	11 184	3 353	323	3 676		14 860			
1978	9 312	2 000	11 312	3 776	337	4 113		15 425			
1979	8 328	2 300	10 628	3 000	500	3 500		14 128			
1980	6 578	2 398	8 976	2 002	484	2 486		11 462			
1981	6 206	2 324	8 530	1 852	448	2 300		10 830			
1982	5 757	2 222	7 979	2 151	410	2 561		10 540			
1983	6 795	2 386	9 181	2 588	464	3 052		12 233			
1984	7 951	2 439	10 390	3 484	607	4 091		14 481			
1985	8 205	2 834	11 038	3 912	766	4 678		15 716			

Source : La Société des fabricants de véhicules à moteur et les rapports
Ward.

1. VENTES

6.	Emploi	87
5.5	Ratios entre la production globale nette et la valeur nette des ventes réalisées par les sociétés participant au	82
5.6	Valeur réelle ajoutée au Canada (VAC), en pourcentage du coût des ventes, comparativement aux engagements de VAC de tous les fabricants participant au Pacte de l'automobile, 1975-1985	83
5.7	Total de la valeur ajoutée au Canada, selon les catégories de production, pour les quatre principaux constructeurs canadiens	84
5.8	Industrie de l'automobile, transactions choisies de comptes courants et de comptes de capital entre le Canada et les États-Unis, 1981-1984	85
5.9	Variations prévues en vertu de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce pour les droits ad valorem de la nation la plus favorisée, articles tarifaires 43803-1, 61815-1	87

7.	Usines d'assemblage de véhicules et de fabrication de pièces au Canada	
6.1	Emplois liés à l'industrie de l'automobile au Canada, 1964-1985	89
6.2	Emplois liés à l'industrie de l'automobile aux États-Unis, 1972-1985	90
6.3	Ventilation des établissements producteurs de pièces d'automobiles du Canada par nombre d'employés, 1984	92

7.1	Principales usines d'assemblage de véhicules automobiles et de fabrication de pièces au Canada	93
7.2	Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada	95

N.B. : En raison de la diversité des sources qui ont permis de dresser ces

tableaux statistiques, les totaux peuvent ne pas concorder. Les écarts sont attribuables aux diverses méthodes utilisées pour obtenir les différentes statistiques.

ANNEXE STATISTIQUE TABLE DES MATIERES

1.	Ventes	
1.1	Ventes au détail de véhicules automobiles au Canada	60
1.2	Ventes d'automobiles nord-américaines au Canada	61
1.3	Ventes d'automobiles nord-américaines aux États-Unis	62
1.4	Ventes de voitures de tourisme neuves au Canada	63
1.5	Ventes de voitures de tourisme neuves aux États-Unis	64
1.6	Immatriculations de véhicules automobiles au Canada, 1980-1984	65
1.7	Dix principaux constructeurs de véhicules au monde	66
1.8	Ventilation à l'échelle internationale de l'approvisionnement en pièces d'équipement d'origine des cinq grands constructeurs automobiles	67
1.9	Consommation de pièces d'automobiles par les constructeurs	68
2.	Livraisons	
2.1	Valeur des livraisons dans les industries canadienne et américaine de l'automobile, 1973-1983	70
3.	Production	
3.1	Production nord-américaine de véhicules automobiles	72
3.2	Production canadienne de camions, 1975-1985	73
3.3	Production américaine de camions, 1975-1985	74
4.	Investissements	
4.1	Dépenses d'investissement en capital par les industries canadienne et américaine de l'automobile, 1973-1985	76
5.	Données sur le commerce et le Pacte de l'automobile	
5.1	Commerce Canada - Établissements des produits de l'automobile	78
5.2	Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile, 1968-1985	79
5.3	Commerce Canada - États-Unis dans le cadre et en dehors de l'Accord commercial sur les produits de l'automobile, 1974-1983	80
5.4	Rapport entre le déséquilibre commercial au sujet de l'Accord canado-américain de l'industrie de l'automobile et la valeur ajoutée au Canada dans la production domestique, en pourcentage du coût des ventes, 1966-1985	81

A mesure que les Japonais continueront de déployer des efforts pour implanter de nouveaux centres de production en Amérique du Nord, les fabricants nord-américains de pièces perdront d'importants contrats en raison de la diminution de la part du marché détenue par les constructeurs traditionnels d'automobiles nord-américains. Ces fabricants asiatiques importeront une part importante de leurs pièces des sociétés mères, et de nombreux fournisseurs japonais de pièces ont déjà suivi les fabricants japonais d'automobiles aux Etats-Unis.

Dans ce contexte, les fabricants nord-américains de pièces devront adopter une stratégie visant à établir des coentreprises avec des fabricants étrangers de pièces, et à prévoir des transferts technologiques et des accords de coparticipation. Qui plus est, ils devront satisfaire les critères de qualité plus élevés établis par les fabricants de véhicules et améliorer leur compétitivité à l'échelle internationale pour pouvoir saisir ces nouveaux marchés.

resserrement du marché est prévu en 1987-1988, étant donné le ralentissement mineur de l'économie attendu, mais les ventes de voitures devraient atteindre tout de même le million d'unités. Le marché devrait demeurer ferme mais relativement stagnant pendant le reste des années 80.

PERSPECTIVES DES CONSTRUCTEURS CANADIENS DE VÉHICULES AUTOMOBILES

Les mesures adoptées par l'industrie ont contribué à abaisser les seuils de rentabilité de 40 p. 100 depuis 1979. Cette réalisation, accompagnée d'une reprise des ventes et des restrictions sur les importations de voitures japonaises, a permis aux fabricants nord-américains de véhicules de retrouver le chemin de la rentabilité, de payer leurs dettes et de reconstituer leurs capitaux.

Au cours de la période 1983-1985, les trois grands constructeurs d'automobiles du Canada ont réalisé des profits de 3,5 milliards de dollars. Ce niveau de rentabilité devrait leur permettre de satisfaire leurs besoins de capitaux d'investissement et de faire face à la concurrence à long terme. Cependant, il est douteux qu'ils puissent soutenir le niveau de rentabilité actuel pendant les quelques prochaines années. Le souci le plus immédiat de l'industrie de l'automobile est la nécessité de réduire l'avantage en matière de coûts dont bénéficient les fabricants japonais dans la production des petites voitures. Pour relever ce défi, les trois grands de l'automobile aux Etats-Unis ont mis au point d'ambitieuses stratégies de production à long terme. Les programmes Saturn de GM, Alpha de Ford et Liberty de Chrysler visent à surmonter leurs désavantages en terme de coûts par rapport aux fabricants japonais de petites voitures.

Au la concurrence féroce qui s'exerce, les fabricants nord-américains risquent fort de perdre encore une part du marché nord-américain. Le succès qu'auront les fabricants traditionnels d'automobiles du continent dans le secteur des petites voitures aura une grande portée sur l'avenir de leur industrie.

PERSPECTIVES DES FOURNISSEURS

Les fournisseurs de pièces d'automobiles du Canada font face aux mêmes pressions et aux mêmes risques que les fabricants d'automobiles pour s'accaparer une part du nouveau marché international. Tout en offrant de nouvelles possibilités à l'industrie des pièces d'automobiles, la réorganisation de l'industrie de l'automobile a, simultanément, exigé des fabricants de pièces d'importants investissements dans de nouveaux produits et procédés.

Le recours accru des fabricants d'automobiles à des fournisseurs étrangers plûôt qu'à la production intérieure devrait se poursuivre, étant donné leur volonté constante de réduire les coûts de production. Ce mouvement pourrait offrir aux moyennes et aux grandes entreprises indépendantes de bonnes occasions de prendre de l'expansion et de réaliser des contrats à long terme fabricants de véhicules offrent aux fournisseurs des contrats à long terme pour obtenir que ceux-ci réalisent les lourds investissements requis. Cependant, certaines petites entreprises ne possédant pas les fonds nécessaires pour ces investissements pourraient se voir acculer à la fermeture.

considérablement, et les consommateurs consacrent plus d'argent aux réparations et à l'entretien de leur vieille voiture. Vu ces tendances, on estime que l'âge moyen des voitures de tourisme devrait passer de trois ans, son niveau en 1979, à environ sept ans d'ici à 1990. Ces facteurs auront une incidence négative sur les ventes de voitures neuves.

Prix du carburant

Le prix du carburant devrait demeurer relativement stable, tant au Canada qu'aux États-Unis, à moins que des événements internationaux ne provoquent une nouvelle crise du pétrole. Le prix relativement stable du carburant assurera la stabilité des ventes de grosses voitures.

Facteurs démographiques

Les tendances démographiques influent également beaucoup sur la demande à long terme de véhicules et la composition des ventes par segment du marché. Au cours des années 80, la hausse de la demande globale de véhicules automobiles sera stimulée par la croissance régulière des premiers acheteurs de voitures neuves (tranche d'âges de 25 à 44 ans). Cependant, les tendances démographiques à long terme, notamment l'entrée continue des femmes dans la population active et la réduction de la taille du ménage moyen modifieront probablement la composition globale des ventes de voitures, qui comprendront un plus grand nombre de petites voitures et de voitures de luxe.

PRÉVISIONS RELATIVES AU MARCHÉ CANADIEN

Après une reprise rapide au cours des trois dernières années, le marché des voitures de tourisme au Canada devrait croître au rythme de 1 à 2 p. 100 pendant la période 1986-1988. Voici les prévisions établies par divers organismes et établissements relativement aux ventes d'automobiles sur le marché canadien pour la période 1986-1990 :

TABLEAU 16

PRÉVISIONS DE VENTES DE VOITURES DE TOURISME AU CANADA (en milliers d'unités)

	1986	1987	1988	1989	1990
Chase	1 058	1 012	1 037	1 037	1 060
Data Resources Inc.	1 051	1 007	950	918	961
Banque Royale	1 020	1 057	-	-	-
Banque de Commerce	1 080	1 040	-	-	-

D'après les prévisions ci-dessus, les ventes de voitures de tourisme au Canada devraient être inférieures à 1,1 million d'unités en 1986. Un léger

Cependant, le facteur économique qui déterminera le plus fortement la demande d'automobiles sera l'état de l'économie canadienne. Les grandes variables économiques, telles que la croissance du PNB, l'emploi, les facteurs démographiques, les taux d'intérêt, les revenus, le niveau des prix et plusieurs autres facteurs non quantifiables, influenceront sur la demande de voitures de tourisme, notamment :

a) On prévoit que la croissance du PNB réel ralentira et s'établira à 3,5 p. 100 en 1986 et à 2,9 p. 100 en 1987 et en 1988. Cette hausse plus faible aura un effet de décélération sur les dépenses à la consommation, et tout particulièrement sur les biens discrétionnaires, tels que les automobiles, dont l'achat peut être retardé.

b) Un autre facteur influant fortement sur la demande : les taux d'intérêt exigés sur les prêts pour l'achat d'automobiles. Les taux d'intérêt ont diminué considérablement, comparés à ceux exigés pendant la récession, et devraient demeurer relativement stables. Les taux privilégiés sur lesquels sont généralement fondés les prêts à la consommation devraient s'établir à 9,9 p. 100 en 1986 et en 1987, et à 10 p. 100 en 1988. Ces taux plus faibles et stables devraient par conséquent être synonymes de stabilité pour les ventes de voitures.

c) En raison de l'augmentation de l'offre de voitures, l'augmentation des prix devrait ralentir considérablement au cours des deux prochaines années. S'il est vrai que les consommateurs se sont habitués au prix élevé des voitures, il reste que le prix moyen demeure généralement élevé, comparé au revenu disponible réel. Ce facteur sera encore d'importance primordiale dans les décisions d'achat. Le segment des voitures à bas prix sera le principal bénéficiaire de la nouvelle croissance des ventes de voitures.

d) Bien que le taux de chômage ait diminué pour s'établir à 9,6 p. 100 au cours du premier semestre de 1986, par rapport à un sommet de 12 p. 100 en 1983, on n'attend pas de nouvelles réductions en 1986 et en 1987. Par conséquent, toute réduction minime du taux de chômage général n'aura probablement pas d'effet important sur la croissance des ventes de voitures neuves.

e) Le fait d'en avoir les moyens financiers demeurera toujours un facteur essentiel dans les décisions d'achat de voitures neuves. Les ventes de voitures neuves ne pourront augmenter que modérément, étant donné la croissance toujours faible du revenu disponible réel.

AUTRES FACTEURS INFLUANT SUR LA DEMANDE D'AUTOMOBILES

Fréquence des remplacements

Bien que les facteurs susmentionnés doivent avoir une forte incidence sur les ventes futures de voitures neuves, d'autres facteurs influent aussi sur ces ventes et sur leur composition. Les consommateurs gardent leur voiture plus longtemps que dans le passé, d'où une croissance régulière de l'âge moyen des voitures de tourisme. La fréquence des échanges de véhicules a diminué

pays augmenteront leurs exportations vers l'Amérique du Nord. La majeure partie de ces produits constitueront des importations captives des trois grands et de Volkswagen.

Capacité étrangère en Amérique du Nord

Le fait que l'accès au marché nord-américain continue d'être limité pour les voitures japonaises et l'éventualité de restrictions commerciales plus importantes ont incité les producteurs étrangers à implanter rapidement une nouvelle capacité d'assemblage en Amérique du Nord, laquelle passera d'environ 295 000 unités en 1985 à approximativement 2,1 millions d'unités d'ici à 1990, dont quelque 430 000 unités seront produites au Canada.

Surcapacité en Amérique du Nord

On s'attend, d'après les prévisions commerciales, à ce qu'une énorme surcapacité de production de voitures de tourisme apparaisse en Amérique du Nord d'ici à 1990. En fonction de la croissance du marché, de la pénétration des importations et de la production des fabricants étrangers en Amérique du Nord, la capacité excédentaire pourrait atteindre 2,5 millions d'unités ou plus d'ici à 1990.

La majeure partie de la surcapacité se retrouvera dans la fabrication des petites voitures, mais il existera tout de même une certaine capacité excédentaire dans la production des voitures de taille intermédiaire. Actuellement, la majeure partie de la production canadienne est composée de voitures de taille intermédiaire et de grande taille, pour lesquelles la demande continue d'être forte, particulièrement en ce qui concerne les voitures de taille intermédiaire, à traction avant et les mini-fourgonnettes. Cependant, les Japonais effectuent une percée rapide sur le marché haut de gamme, et les pressions s'intensifieront probablement aussi dans le segment des voitures intermédiaires, ce qui influera sur la production canadienne au cours des années à venir.

Quoi qu'il en soit, si les modèles produits par les constructeurs étrangers continuent de se vendre, on prévoit que la capacité des producteurs nord-américains sera la plus directement touchée. Le cas échéant, certaines usines devront fermer leurs portes, tant aux États-Unis qu'au Canada, tandis que d'autres devront fonctionner à capacité de production réduite. L'incidence sur le secteur des pièces devrait être lourde si les constructeurs de véhicules automobiles nord-américains réduisent leurs niveaux de production et augmentent leurs achats de pièces à l'étranger.

FACTEURS INFLUANT SUR LA DEMANDE DE VÉHICULES AUTOMOBILES AU CANADA

Après la reprise soutenue enregistrée pendant trois années consécutives sur le marché de l'automobile au Canada, les ventes de voitures de tourisme devraient se stabiliser aux environs de 1 à 1,1 million d'unités. Le cycle de remplacement, amorcé au début de 1983, tire pratiquement à sa fin. Les fabricants de véhicules offrent maintenant divers stimulants tels que des financements à taux réduit et des options de luxe, changement qui témoigne d'un ralentissement manifeste du marché.

CHAPITRE V

PERSPECTIVES DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE

La partie précédente du rapport présentait l'analyse des changements d'envergure mondiale et nationale qui ont influé sur la performance de l'industrie canadienne de l'automobile en 1985. Le cinquième chapitre fournit une évaluation des divers changements prévus à l'échelle nationale et internationale qui auront un effet déterminant sur l'industrie de l'automobile au cours du reste de la décennie et expose les répercussions de ces tendances sur la demande intérieure, l'emploi et la performance de l'industrie en général.

CHANGEMENTS D'ORDRE INTERNATIONAL QUI INFLUERONT SUR L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE

L'industrie nord-américaine de l'automobile sera de plus en plus exposée aux pressions économiques, politiques et législatives surgissant sur les marchés mondiaux au cours des années 80 et des années qui suivront. L'internationalisation accrue de l'industrie de l'automobile, qui entraînera un déplacement intercontinental des centres de production traditionnels et une croissance plus lente du marché, intensifiera la concurrence sur le marché nord-américain de l'automobile.

L'industrie a adopté des mesures radicales de réduction des coûts qui se sont traduites par des gains de productivité considérables. Grâce à ces mesures et à la reprise du marché, les producteurs nord-américains ont retrouvé le chemin de la rentabilité. Des profits élevés ont permis à l'industrie de réaliser des investissements nécessaires pour moderniser ses usines et ses équipements et mettre au point de nouveaux produits permettant d'accroître sa compétitivité. Cependant, ces mesures et ces améliorations ne sont pas encore suffisantes pour faire face à la concurrence très vive livrée par le Japon et par l'arrivée sur le marché de produits de plusieurs pays nouvellement industrialisés tels que la Corée, le Brésil et le Mexique. La croissance plus lente du marché nord-américain de l'automobile, la forte pénétration des importations et l'augmentation rapide de la capacité nord-américaine établie par les producteurs étrangers portent à croire que les fabricants de véhicules nord-américains traditionnels et l'industrie des pièces continueront de faire face à une forte concurrence au sein de leur marché traditionnel.

Perspectives du marché

Les analystes prédisent que la croissance commerciale des principaux pays producteurs d'automobiles sera plus lente, ne faisant qu'exacerber les difficultés d'adaptation des grands producteurs mondiaux. Le marché nord-américain de l'automobile devrait connaître une croissance très modeste de 1 à 2 p. 100 seulement par année pendant le reste de la décennie. Le niveau de pénétration des importations devrait demeurer aux environs de 25 à 30 p. 100 pendant le reste des années 80, étant donné la forte capacité qui existe au Japon et la nouvelle capacité implantée dans les pays nouvellement industrialisés. Au cours des quelques prochaines années, ces

AUTRES PAYS EN DEVELOPPEMENT

Taiwan est aussi l'un des pays nouvellement industrialisés dont l'industrie de l'automobile, qui en est à ses débuts, prend rapidement de l'essor. Elle offre un potentiel d'exportation important, bien qu'il soit difficile pour le moment d'en évaluer l'importance dans le contexte de l'industrie internationale. Ford Lio Ho, filiale de la société Ford Motor dans ce pays, prévoit l'établissement d'une nouvelle capacité importante et exporte déjà une petite quantité de voitures mini-compactes vendues au Canada par les concessionnaires de Mercury.

L'industrie de l'automobile du Mexique croît à un rythme phénoménal, et ses exportations vers l'Amérique du Nord augmentent rapidement. Jusqu'à récemment, elle n'y exportait que des pièces de grande valeur tels que les moteurs et les transmissions. Les trois grands constructeurs d'automobiles nord-américains -- GM, Ford et Chrysler -- possèdent également des usines d'assemblage de voitures et de camions au Mexique. Deux grands producteurs d'outre-mer, Volkswagen et Nissan, sont aussi installés au Mexique.

Au Brésil, la production de voitures et de camions a grimpé de 11,8 p. 100 en 1985 pour se chiffrer à 967 000 unités, contre 865 000 unités en 1984. La production de voitures de tourisme n'a augmenté que de façon négligeable, passant de 706 000 unités en 1984 à 714 000 unités en 1985 (1,2 p. 100), tandis que la production de camions progressait sensiblement, passant de 159 000 unités en 1984 à 253 000 unités en 1985, soit une hausse de 59 p. 100.

Toujours en 1985, Volkswagen a été le principal constructeur du Brésil, avec une production totalisant 358 000 voitures et camions, soit environ 37 p. 100 de tous les véhicules fabriqués au Brésil. General Motors s'est classé au second rang avec une production totale de 223 000 unités, soit 23 p. 100 de la production brésilienne. Ford est arrivée troisième avec une production de 189 000 unités, soit 20 p. 100 de la production du pays. Ces trois producteurs ont fabriqué environ 80 p. 100 des véhicules produits au Brésil. Les autres producteurs sont Fiat, Mercedes-Benz, Scania, Volvo et Toyota.

Les trois grands fabricants de véhicules (Volkswagen, GM et Ford) comptent exporter des voitures vers l'Amérique du Nord depuis leurs filiales du Brésil au cours des quelques prochaines années. Pour ces fabricants, la production de véhicules au Mexique et au Brésil constitue une importante réaction stratégique à la concurrence exercée par la Corée et le Japon sur le marché des petites voitures d'Amérique du Nord.

A la suite de la récession du début des années 80, le gouvernement a entrepris une série d'initiatives visant à rationaliser l'industrie. L'objectif avoué de la politique gouvernementale était de prévenir une surcapacité et une guerre des prix. La mesure la plus importante a consisté à restreindre la production de voitures de tourisme à deux entreprises, Hyundai et Daewoo, et de limiter KIA (un ancien fabricant de voitures) à la construction de camions et d'autobus. Simultanément, le gouvernement a désigné l'industrie des véhicules automobiles comme industrie d'exportation stratégique. En fait, l'importation d'automobiles est pratiquement interdite au pays.

Actuellement, Hyundai et Daewoo contrôlent respectivement 75 et 25 p. 100 du marché coréen des voitures de tourisme. Les quatre autres constructeurs, soit KIA, Asia, Dong-A et Geowha, sont autorisés à fabriquer uniquement des autobus et des camions.

Les fabricants sud-coréens d'automobiles ont besoin de capitaux et de nouvelles techniques. Il était donc vital pour eux de conclure des accords de coparticipation avec des entreprises étrangères pour assurer l'expansion de leur industrie. En collaboration avec Mitsubishi, Hyundai a consacré environ 500 millions de dollars à la mise au point de ses produits et travaillé actuellement à la mise au point d'une voiture à traction avant (TA) répondant aux critères de sécurité et de contrôle des émissions des Etats-Unis. Daewoo s'est associée à part égale avec General Motors qui doit vendre ses voitures aux Etats-Unis. Ford est affiliée à KIA, tandis que Chrysler cherche à conclure un accord avec Samsung, important conglomérat qui ne fabrique pas encore de véhicules automobiles.

Actuellement, la capacité de production automobile de la Corée du Sud est évaluée à environ 700 000 unités. Certains analystes prédisent que les Coréens pourront construire environ un million d'unités en 1987, et environ 2,1 millions d'unités d'ici à 1991. Etant donné la petite taille du marché intérieur de la Corée, un tel niveau de production pourrait être insoutenable, vu la très vive concurrence exercée sur le marché international.

Ces chiffres portent à croire que la Corée du Sud deviendra un élément important de l'industrie mondiale de l'automobile au cours des quelque cinq ou dix prochaines années. En raison de ses salaires horaires peu élevés, la Corée attirera probablement de nouveaux capitaux et de nouvelles techniques de l'étranger. L'existence d'une main-d'oeuvre très qualifiée est un autre facteur positif.

Les facteurs restrictifs sont la petitesse du marché intérieur, la mauvaise qualité du réseau routier, la faiblesse du revenu par habitant par rapport à celui des pays fortement industrialisés, les taxes élevées sur les voitures et l'absence d'un réseau adéquat de fournisseurs et la forte concurrence qui s'exerce sur le marché international.

Recherche-développement

La suprématie de l'industrie de l'automobile du Japon repose sur ses investissements en recherche-développement. L'industrie injecte des milliards de dollars dans la recherche-développement à haute technologie. En 1984 seulement, l'industrie de l'automobile japonaise a investi plus de 6 milliards de dollars et employé environ 36 000 ingénieurs dans la recherche-développement.

INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE DE LA CORÉE DU SUD

Production

Depuis 1974, le gouvernement de la Corée du Sud cherche activement à développer son industrie de l'automobile. Au cours des années 70, l'industrie coréenne a pris rapidement de l'essor, ayant enregistré une croissance annuelle moyenne de 28,7 p. 100. Durant cette période, les exportations ont augmenté un peu plus lentement que la consommation intérieure. En 1979, la production annuelle atteignait 200 000 véhicules, contre 37 000 unités en 1975. De 1980 à 1982, la production de véhicules coréens a chuté pour s'établir à 163 000 en 1982. Au cours de la récession, le taux d'activité moyen s'est situé entre 34 et 48 p. 100. Cependant, depuis 1983, la production coréenne a progressé de façon phénoménale et atteint 265 000 unités, grâce aux efforts déployés pour conquérir de nouveaux marchés d'exportation.

Exportations

En 1983, la société Hyundai, de la Corée du Sud, a pris un excellent départ au Canada en exportant environ 5 000 voitures mini-compacts Pony. Elle a pénétré très rapidement le marché canadien en établissant un réseau de représentants hautement organisé. Hyundai a bénéficié d'un avantage en terme de prix sur ses concurrents, dû en grande partie à son accès en franchise, et a profité de l'accueil positif des consommateurs. Hyundai a porté ses ventes au Canada à 25 000 unités en 1984 et à 79 000 en 1985, contrôlant ainsi 7 p. 100 de l'ensemble du marché des voitures de tourisme du Canada. En 1986, Hyundai a effectué également une percée sur le marché américain où elle compte répéter le succès remporté au Canada.

En 1987, Daewoo Motors, filiale sud-coréenne de General Motors Corporation, commencera à exporter aux États-Unis une voiture mini-compacte conçue par Opel, qui sera vendue par les concessionnaires de Pontiac. Daewoo compte exporter aux États-Unis de 85 000 à 100 000 unités par an d'ici à 1988, soit la moitié de sa capacité de production de ce véhicule.

KIA, autre constructeur sud-coréen d'automobiles, compte pénétrer le marché américain à la fin des années 80 en fournissant une mini-voiture à la société Ford Motor. Il prévoit exporter jusqu'à 100 000 unités par an en Amérique du Nord d'ici à la fin de la décennie.

Changements à l'échelle internationale touchant l'industrie japonaise de l'automobile

Les fabricants d'automobiles du monde entier sont touchés par les profonds changements qui interviennent dans le monde des affaires et du commerce à la suite de l'internationalisation rapide de l'industrie mondiale de l'automobile, industrie qui entre dans une nouvelle phase de développement. Pour faire face à ces changements, les fabricants d'automobiles du Japon ont adopté une stratégie d'investissement et d'établissement de nouvelles usines outre-mer, tout particulièrement sur leur marché privilégié, l'Amérique du Nord, pour desservir les marchés étrangers.

Investissements outre-mer

Les Japonais adoptent de plus en plus souvent une stratégie axée non plus sur les exportations de véhicules complets comme auparavant, mais sur les exportations des véhicules en pièces détachées, pour en arriver à établir outre-mer au cours des quelques prochaines années des usines d'assemblage entièrement intégrées.

Plus précisément, huit fabricants japonais et un fabricant coréen ont soit établi des installations de production, soit annoncé leur intention de construire des usines d'assemblage d'automobiles en Amérique du Nord, tantôt seuls, tantôt en coparticipation avec des fabricants nord-américains de véhicules automobiles. (Voir tableau 14).

L'appréciation du yen japonais a également rendu les perspectives d'investissement outre-mer plus intéressantes et a forcé les Japonais à miser sur des marchés nouveaux, jusqu'à présent, étaient mieux desservis à partir des centres de production du Japon. Ainsi, Nissan projette de fabriquer d'ici peu des voitures de tourisme en Grande-Bretagne.

Depuis de nombreuses années, les constructeurs de véhicules japonais ont mis sur pied des centres de montage de véhicules en pièces détachées dans de multiples pays; actuellement, ils fournissent une aide technique en vue de l'établissement d'industries de l'automobile et de pièces, notamment à l'Asie du Sud-Est, à l'Amérique latine et à l'Afrique. Cependant, ces investissements n'ont pas été réellement importants, en raison de la petite taille de ces marchés, de la petite échelle de production et de la faible teneur en contenu local.

Les Japonais ont acquis, au cours des années 70, un avantage à long terme sur le plan des coûts qu'ils maintiennent dans la phase ascendante actuelle, et ce malgré l'appréciation du yen. L'industrie de l'automobile du Japon a les reins solides et peut aisément consacrer 45 milliards de dollars à des fins d'immobilisations. Les nouveaux investissements réalisés en Amérique du Nord par les constructeurs d'automobiles japonais et coréens constituent la première étape d'une nouvelle phase de leur programme d'expansion internationale sur ce continent, qui est leur principal marché. D'ici à 1990, les entreprises japonaises devraient produire environ 1,3 million d'unités en Amérique du Nord à partir d'une capacité totale de 2 millions d'unités.

secteurs industriels, tandis que la demande intérieure de services et de produits progressait généralement.

Cependant, la forte hausse de la valeur du yen depuis septembre 1985, tout particulièrement par rapport au dollar américain, a placé les entreprises exportatrices en position difficile et a suscité de fortes craintes quant à l'avenir des exportations japonaises.

Ventes de véhicules

En 1985, les ventes intérieures de véhicules automobiles ont atteint 5,56 millions d'unités, un record au sein de l'industrie, et une hausse de 2,2 p. 100 par rapport à 1984, année où 5,44 millions d'unités avaient été vendues. En 1985, les ventes de voitures de tourisme sont demeurées à peu près au même niveau qu'en 1984, soit 3,1 millions d'unités (une hausse de 0,3 p. 100 par rapport à 1984). La croissance régulière du nombre de ménages possédant plusieurs voitures, attribuable en grande partie à l'accroissement des femmes automobilistes, a également contribué à l'augmentation globale des ventes. En 1985, les ventes de camions ont cru à un rythme constant de 4,7 p. 100 pour s'établir à 2,43 millions d'unités. Les ventes de camions utilitaires (poids moyens et lourds) ont diminué de 2,2 p. 100, en raison surtout de la stagnation de la demande de véhicules de construction. Les ventes de camions compacts et mini-compacts ont augmenté de 1,1 p. 100, car l'effet stimulateur du lancement de nouveaux modèles a plus que compensé la baisse de la demande de remplacement. Les ventes de mini-camions "midgets" ont progressé de 8,1 p. 100, l'introduction de nouveaux modèles ayant considérablement élargi le marché.

Exportations de véhicules

Les exportations globales de véhicules automobiles ont augmenté de 10,2 p. 100 pour s'établir à 6,73 millions d'unités en 1985, en grande partie en raison du resserrément des restrictions des exportations de voitures de tourisme aux Etats-Unis et de la relance du marché européen. Les exportations de véhicules en pièces détachées ont connu une hausse de 9,8 p. 100, pour s'établir à 1 million d'ensembles au cours de l'année.

Etant donné le climat favorable des marchés intérieur et d'outre-mer en 1985, la production de véhicules automobiles a progressé de 0,7 p. 100 comparativement à 1984, année où le Japon enregistrerait une production record de 12,27 millions d'unités. Le pays arrive ainsi pour la sixième année consécutive au premier rang des producteurs mondiaux de véhicules automobiles.

Le Canada et les Etats-Unis ont absorbé environ 3,4 millions de voitures de tourisme et de camions provenant du Japon, soit environ 50,3 p. 100 de l'ensemble des exportations de véhicules japonais, qui totalisaient 6,7 millions d'unités. Suivaient la CEE avec environ 973 000 unités (14,4 p. 100), le Moyen-Orient avec 6,0 p. 100, l'Asie du Sud-Est avec 10,6 p. 100, l'Amérique latine avec 4,3 p. 100 et l'Afrique, avec environ 2 p. 100 de l'ensemble des exportations japonaises.

aux pays membres de la CEE à une part du marché dépassant de 10 p. 100 celle de l'an dernier.

Toute restriction à long terme des exportations japonaises vers l'Europe de l'Ouest forcera probablement les japonais à modifier leur stratégie commerciale et à s'établir dans ces pays. Jusqu'ici, la production japonaise en Europe demeure infime, et les activités de Nissan en Italie et en Espagne ne sont toujours pas rentables. Honda s'est associée à British Leyland et pourrait l'autoriser à assembler ses véhicules.

TABLEAU 15

PÉNÉTRATION JAPONAISE PAR PAYS

	1983	1984	1985
Autriche	28,3%	25,9%	25,9%
Belgique	21,9%	19,0%	19,1%
Danemark	31,1%	29,7%	32,5%
Finlande	38,5%	37,4%	38,1%
France	2,7%	3,0%	3,0%
Allemagne	9,5%	10,8%	12,2%
Grande-Bretagne	10,6%	11,0%	10,7%
Irlande	30,0%	27,4%	34,0%
Italie	0,0%	0,0%	0,0%
Pays-Bas	23,1%	21,7%	22,0%
Norvège	35,9%	33,7%	34,8%
Portugal	7,9%	7,3%	9,0%
Espagne	0,0%	0,0%	0,0%
Suède	15,2%	14,8%	16,0%
Suisse	25,6%	23,2%	24,0%
Ensemble de l'Europe	9,4%	9,6%	10,2%
Unités	964 815	955 780	1 060 789

Source : OCDE.

En ce qui concerne les investissements du Japon et les co-entreprises avec ce pays, la CEE a imposé des normes relatives au contenu pour garantir qu'il ne s'agit pas uniquement d'activités de montage de pièces détachées. Les règles de la CEE concernant le contenu sont ambiguës, mais les repères quant au contenu local varient de 40 à 60 p. 100 du véhicule.

INDUSTRIE JAPONAISE DE L'AUTOMOBILE EN 1985

Situation économique

L'économie japonaise a connu encore une fois une croissance régulière en 1985. Les exportations japonaises sont demeurées fortes, soutenues par l'expansion modérée des économies américaine et mondiale. Les investissements dans les usines et l'équipement ont enregistré une saine croissance dans la plupart des

vend bien en Europe, mais qui n'a cependant pas donné les résultats escomptés. Renault s'est classé au sixième rang avec 10,2 p. 100 de la part du marché des voitures de tourisme d'Europe de l'Ouest. En 1985, elle a fabriqué 1,3 million de voitures de tourisme, soit environ 8 p. 100 de la production d'Europe de l'Ouest.

Mercedes-Benz

Mercedes-Benz est le fabricant des voitures de luxe les plus vendues d'Europe. La Mercedes 190 se vend fort bien, la capacité de production ayant été doublée pour répondre à la demande croissante. Les nouvelles 200 et 300 se vendent également bien. En 1985, Mercedes a obtenu 3,7 p. 100 du marché européen, en hausse par rapport à 1984 (3,2 p. 100). La société a construit 3,6 p. 100 des voitures européennes en 1985.

BMW

Fabricant de voitures de luxe, BMW a conservé une part relativement stable du marché se situant entre 2,8 et 3,0 p. 100. La firme fait face à la forte concurrence que lui livre Mercedes avec sa nouvelle gamme de voitures de taille intermédiaire.

Volvo

Volvo continue de réaliser de modestes gains. La société augmente lentement sa présence en Europe, qui est passée de 2,0 p. 100 en 1982 à 2,4 p. 100 en 1985. Le succès de Volvo en Europe est lié au marché de la voiture familiale qu'elle domine fortement et où la concurrence est pratiquement inexistante.

Pénétration japonaise du marché d'Europe de l'Ouest

Les entreprises japonaises ont réalisé ensemble 10,2 p. 100 des ventes de voitures du tourisme en Europe de l'Ouest en 1985, en hausse par rapport à 9,7 p. 100 en 1984.

Les ventes de voitures japonaises sont plus fortes dans les pays qui produisent peu ou pas de voitures. Tous les principaux marchés d'Europe pratiquent certaines restrictions à l'égard des importations de voitures japonaises.

Le tableau 15 montre la pénétration japonaise des principaux marchés de l'Europe de l'Ouest. Les Japonais occupent la première place sur huit marchés : l'Irlande, la Belgique, l'Autriche, la Finlande, la Suisse, la Norvège, les Pays-Bas et le Danemark. Par ailleurs, ils sont pratiquement inexistants en Italie et en Espagne.

Avec l'appréciation du yen japonais et des principales devises européennes par rapport au dollar en 1985 et en 1986, les Japonais se sont tournés vers les marchés européens dans la mesure où le yen s'est relativement peu apprécié par rapport aux principales devises européennes. Au cours du premier trimestre de 1986, les exportations japonaises vers l'Europe ont grimpé de 15 p. 100 par rapport à la même période en 1985. A la suite de cette rapide augmentation, le MITI a demandé aux fabricants japonais de restreindre leurs exportations

Voici un résumé de la performance des principaux fabricants d'automobiles européens en fonction de leur part du marché :

Volkswagen

La Golf a été la voiture la mieux vendue en Europe en 1984 et en 1985. Une version améliorée de la Scirocco, de nouveaux modèles Audi, une usine de production en Espagne et de fortes ventes globales au cours de l'année ont permis à Volkswagen de se classer à la première place en 1985, avec 12,8 p. 100 de l'ensemble du marché des voitures d'Europe occidentale. Volkswagen a fabriqué 1,4 million de voitures de tourisme, ce qui représente 10,9 p. 100 de l'ensemble de la production d'Europe de l'Ouest et lui a permis de se classer huitième au monde.

Groupe Fiat

Le Groupe Fiat s'est maintenu au second rang en 1985 sur le marché d'Europe de l'Ouest, avec une part de 12,4 p. 100 du marché. Le Groupe Fiat a assemblé 1,2 million de voitures de tourisme, soit environ 9,5 p. 100 des voitures de tourisme construites en Europe de l'Ouest, et s'est classé au dixième rang des producteurs mondiaux.

Ford

Ford avait grimpé dans les premiers rangs en 1984, grâce au lancement de ses modèles Barcha, remplaçant cependant au troisième rang en 1985, avec une part de 12,1 p. 100 du marché de l'Europe de l'Ouest. Ford Europe possède des usines en Allemagne de l'Ouest, en Angleterre et en Espagne et a fabriqué 1,1 million de voitures de tourisme, soit 8,6 p. 100 de toutes les voitures de tourisme construites en Europe de l'Ouest.

GM Opel

GM a gagné rapidement du terrain et sa part du marché a grimpé de quatre points en Europe de l'Ouest depuis 1981. La réduction des ventes de grosses voitures a été compensée par de fortes ventes de son modèle Kadett/Asstra. En 1985, GM s'est classée au cinquième rang avec 11,5 p. 100 du marché des voitures de tourisme d'Europe de l'Ouest. GM Opel (Allemagne de l'Ouest, Angleterre et Espagne) a assemblé 1,2 million de voitures de tourisme, soit 9,4 p. 100 des voitures de tourisme construites en Europe de l'Ouest. Malgré les gains impressionnants de sa part du marché, GM continue à faire de faibles profits qui nuisent à sa prospérité financière.

Peugeot

Bien que sa part du marché soit demeurée stable en 1985, Peugeot perd du terrain depuis 1981. A la fin de 1984, Peugeot a lancé sa Super-mini 205 qui a remporté beaucoup de succès, et a réussi à maintenir sa quatrième place en 1985 uniquement grâce à ce modèle. La société a fabriqué 1,3 million de voitures de tourisme, soit 10,4 p. 100 des voitures de tourisme construites en Europe de l'Ouest.

Renault

Renault continue de perdre du terrain sur le marché de l'Europe de l'Ouest, malgré le lancement de la R-5 qui se

L'industrie nord-américaine traditionnelle de l'automobile. Certains analystes prédisent une surcapacité pouvant atteindre de deux à trois millions de véhicules de tourisme en Amérique du Nord d'ici à 1990, ce qui pourrait provoquer la fermeture de 10 usines d'assemblage en Amérique du Nord et des pertes d'emplois évaluées à 150 000 dans l'industrie.

INDUSTRIE EUROPÉENNE DE L'AUTOMOBILE

Situation économique

Après plus de deux ans de stagnation économique, l'horizon économique de l'Europe de l'Ouest s'est éclairci en 1985. Les taux d'intérêt moins élevés exigés en 1985 dans la plupart des pays de l'Europe de l'Ouest ont stimulé la demande à la consommation et les investissements industriels. La plupart des pays européens ont donc connu une modeste reprise économique en 1985.

La reprise en Europe de l'Ouest a été plus lente qu'aux États-Unis et a varié de 2,5 p. 100 en Allemagne, en Suède et au Royaume-Uni, mais de seulement 2,0 p. 100 en Italie et de 1,0 p. 100 en France.

Malgré ces progrès, le chômage persiste en Europe de l'Ouest et demeure un obstacle important à la croissance soutenue des dépenses à la consommation. En 1985, il a atteint 11 p. 100 en moyenne en Europe de l'Ouest et, malgré la croissance économique, il ne diminuera probablement que de façon négligeable en 1986.

Marché de l'automobile

En Europe de l'Ouest, les ventes de voitures ont connu une hausse de 5 p. 100 en 1985 pour s'établir à 10,5 millions d'unités, par rapport à 9,9 millions d'unités en 1984. Les ventes de voitures ont progressé dans tous les pays européens, exception faite de la Belgique, où les ventes ont diminué de 3,2 p. 100. Volkswagen (VW) était en tête avec 12,8 p. 100 du marché en 1985. Fiat suivait avec une part de 12,4 p. 100; Ford, tête de file en 1984, chutait en troisième place en 1985. Peugeot a perdu du terrain avec 11,7 p. 100, contre 11,9 p. 100 en 1984. Grâce à ses campagnes de publicité, GM a augmenté sa part en 1985, accaparant 11,5 p. 100 du marché par rapport à 11,2 p. 100 en 1984. Les pressions économiques exercées sur le marché européen auraient pu facilement faire diminuer les ventes mais la surcapacité existante a suscité une concurrence des prix qui a fait augmenter le volume des ventes. Bien que la surcapacité demeure un problème en Europe de l'Ouest, aucune usine n'a encore dû fermer ses portes.

En règle générale, la plupart des constructeurs européens ont réussi à réduire leurs coûts et à faire des profits en 1985. GM, Renault et SEAT ont été les seuls à enregistrer des pertes. Les constructeurs spécialisés de voitures de luxe ont obtenu des marges bénéficiaires plus élevées en raison des prix élevés que commandent leurs véhicules. Le roulement chez Volkswagen et Peugeot et l'amélioration constante chez Ford et Fiat ont été encourageants, surtout en présence de la vive concurrence qui s'exerce en Europe de l'Ouest.

TABLEAU 14

USINES ÉTRANGÈRES EN AMÉRIQUE DU NORD

Pays/ Société	Investissements directs (en millions de dollars canadiens)	Capacité (Unités)	Emplois directs estimatifs
------------------	------------------------------------------------------------------	----------------------	-------------------------------

ÉTATS-UNIS

TOYOTA	250	250 000	2 500
Fremont, Californie			
Georgetown, Kentucky	650	200 000	2 000

NISSAN	500	200 000	2 100
Smyrna, Tennessee			

HONDA	600	350 000	3 500
Marysville, Ohio			

MITSUBISHI	900	180 000	1 800
Bloomington-Normal, Illinois			

MAZDA	600	300 000	2 000
Flat Rock, Michigan			

SUBARU/ISUZU	670	120 000	2 000
Lafayette, Indiana			

TOTAL AUX ÉTATS-UNIS

	4 170	1 660 000	15 900
--	-------	-----------	--------

CANADA

TOYOTA	400	50 000	1 000
Cambriidge, Ontario			

HONDA	200	80 000	700
Alliston, Ontario			

HYUNDAI	300	100 000	1 200
Bromont, Québec			

GM/SUZUKI	500	200 000	2 000
Ingersoll, Ontario			

TOTAL AU CANADA	1 400	430 000	4 900
-----------------	-------	---------	-------

Il s'agit d'investissements très importants qui, compte tenu de la faible croissance et de la saturation du marché nord-américain de l'automobile, de la concurrence continue des importations et de l'augmentation rapide de la capacité en Amérique du Nord, laissent prévoir des périodes difficiles pour

Emploi

américains a progressé de 6,5 p. 100 (11,7 millions d'unités) en 1985 par rapport à 1984 (10,9 millions d'unités). Cependant, elle était encore inférieure au sommet atteint en 1978, année où 12 896 000 poids légers ont été fabriqués. Selon l'Association des fabricants de véhicules à moteur des Etats-Unis, l'intensification de l'activité de production dans ce pays a fait monter le taux d'utilisation de la capacité de l'industrie de l'automobile à 86 p. 100 en 1985, ce qui est à peu près 2 p. 100 de plus qu'en 1984. Le taux d'utilisation le plus élevé a été établi en 1978 et atteignait 89 p. 100.

L'industrie américaine des véhicules et de l'équipement comptait 873 000 travailleurs en 1985, soit environ 6 000 de plus qu'en 1984, mais moins qu'en 1979, année record où l'industrie employait 990 000 travailleurs.

Rentabilité

Malgré une augmentation des ventes en dollars et en volume, les profits des trois grands de l'automobile ont chuté pour s'établir à 8,14 milliards de dollars en 1985, par rapport à 9,78 milliards en 1984. Les profits par actions ont également diminué et sont passés de 42,65 \$ à 35,29 \$, les trois fabricants ayant affiché une baisse. Cependant, American Motors a déclaré une perte de 125,3 millions de dollars pour 1985, alors qu'elle avait réalisé un profit de 15,5 millions de dollars en 1984.

Exportations japonaises

Bien que le gouvernement américain n'ait pas tenté de faire prolonger l'Accord de restriction volontaire (ARV) en vigueur depuis 1981, le gouvernement japonais a décidé unilatéralement de restreindre ses exportations de voitures aux Etats-Unis à 2,3 millions d'unités au cours de l'exercice financier 1985-1986, contre 1,8 million d'unités pendant l'exercice précédent.

Investissements étrangers

Un certain nombre de changements, tels que l'appréciation rapide du yen japonais, le sentiment protectionniste aux Etats-Unis et les restrictions rigoureuses imposées aux importations de voitures japonaises dans la plupart des pays d'Europe de l'Ouest ont forcé les fabricants de véhicules japonais à transférer une partie de leur production sur leurs marchés privilégiés, notamment l'Amérique du Nord.

En 1985-1986, plusieurs fabricants japonais et coréens d'automobiles ont annoncé l'établissement de nouvelles usines d'assemblage aux Etats-Unis et au Canada, en plus du projet en participation de GM/Toyota à Fremont (Californie), de l'usine de Nissan à Smyrna (Tennessee) et de celle de Honda à Marysville (Ohio).

Comme le montre le tableau 14, le Canada et les Etats-Unis compteront au moins dix usines japonaises et coréennes en activité d'ici à 1990, totalisant des investissements de 5,7 milliards de dollars et une capacité estimée à 2,1 millions d'unités.

en dehors des quatre principales régions - Amérique du Nord, Europe de l'Ouest, Europe de l'Est et Japon - a plus que doublé depuis 1983, passant de 1,4 millions d'unités cette année-là à 3,1 millions d'unités en 1985. Ces régions ont, en outre, doublé leur part de la production mondiale qui était de 3,4 p. 100 en 1983 pour passer à 6,8 p. 100 en 1985.

INDUSTRIE AMERICAINE DE L'AUTOMOBILE

L'industrie américaine de l'automobile a maintenu sa performance générale en 1985, affichant des niveaux de ventes et de production records. La reprise économique soutenue, conjuguée aux faibles taux d'inflation et d'intérêt, a fourni un climat propice, permettant d'intensifier la production et la vente de véhicules. Grâce aux mesures de réduction des coûts, l'industrie a pu réduire son seuil de rentabilité, générer des profits élevés et accroître sa capacité concurrentielle à l'égard des importations étrangères. Elle a diminué ses coûts et amélioré ses postes du bilan de façon spectaculaire depuis 1983.

Ventes

Aux États-Unis, les ventes de voitures et de camions américains et importés ont atteint le niveau record de 15,7 millions d'unités en 1985. Cela représente une hausse de 8,5 p. 100 par rapport au 14,5 millions de 1984. Les ventes dépassaient de 1,9 p. 100 le record de ventes de 15,4 millions d'unités établi en 1978.

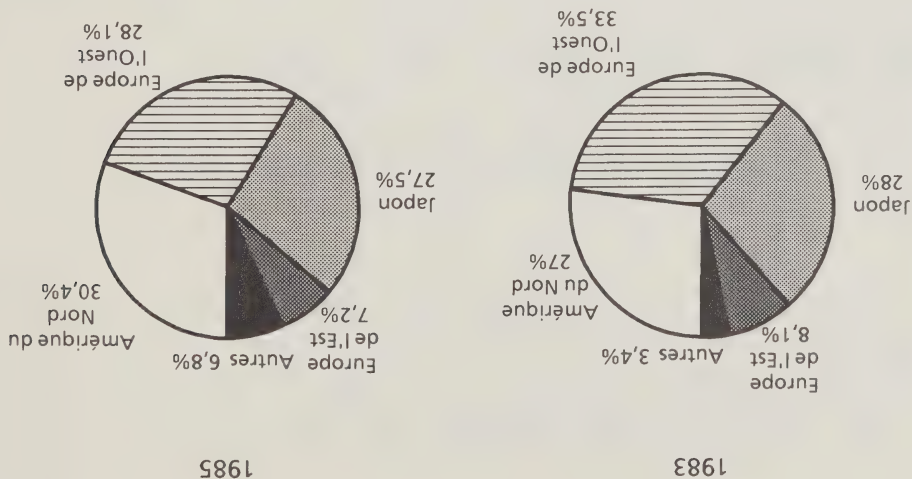
Cependant, les producteurs traditionnels d'Amérique du Nord continuent de perdre une part du marché intérieur. Bien que les ventes des voitures et des camions qu'y sont fabriqués aient augmenté de 5,2 p. 100 en 1985 pour atteindre 12,1 millions de véhicules (comparativement à 11,5 millions d'unités vendues en 1984), elles étaient quand même encore inférieures de près de 8 p. 100 aux 13,1 millions de véhicules vendus en 1978. Pendant ce temps, les ventes de voitures et de camions importés ont fait un bond de 20 p. 100 et ont atteint 3,6 millions d'unités en 1985, comparativement à 3 millions d'unités en 1984.

En 1985, les ventes de voitures de tourisme ont été de l'ordre de 11 millions d'unités, une hausse de 6 p. 100 par rapport à celles de 10,4 millions d'unités en 1984. Les voitures d'importation étrangère ont représenté 25,7 p. 100 de l'ensemble du marché des voitures de tourisme en 1985, les ventes de voitures importées totalisant 2,8 millions d'unités, comparativement à 2,4 millions en 1984. Les ventes de voitures fabriquées en Amérique du Nord se sont élevées à 8,2 millions en 1985 contre 8 millions en 1984. Ces chiffres se situent bien au-dessous du record de 9,7 millions d'unités établi en 1973.

Production

L'industrie américaine de l'automobile a produit 11,7 millions de voitures et de camions en 1985, y compris quelque 355 000 unités assemblées par les coentreprises Nissan, Honda et Toyota/GM. La production totale de véhicules

Graphique 9
TENDANCES MONDIALES DE LA PRODUCTION DE VÉHICULES
(en millions d'unités)



En Amérique du Nord, la production de véhicules a augmenté de 6,3 p. 100 en 1985 par rapport à l'année précédente, comparativement à l'Europe de l'Ouest où elle est demeurée virtuellement inchangée avec 12,6 millions de véhicules en 1985, comparativement à 12,7 millions en 1984.

Au Canada et aux États-Unis, les ventes de voitures de tourisme sont passées de 11,4 millions en 1984 à 12,2 millions d'unités en 1985, une hausse de 7 p. 100. L'Europe de l'Ouest dans son ensemble a affiché une hausse de 3 p. 100 des ventes de voitures de tourisme, lesquelles sont passées de 10,2 millions d'unités en 1984 à 10,5 millions d'unités en 1985.

En Europe de l'Est, la production de véhicules a à peine augmenté en 1985, passant à 3,2 millions d'unités comparativement à 3 millions d'unités en 1984. Cette année-là, l'Europe de l'Est avait vu sa production fléchir par rapport à 1983, où elle était de 3,2 millions d'unités.

La production de véhicules japonais s'est accrue de près de 7 p. 100, passant de 11,5 millions d'unités en 1984 à 12,3 millions d'unités en 1985, réagissant ainsi au redressement de la demande des principaux marchés mondiaux. Le marché intérieur japonais est toutefois demeuré stagnant et les ventes de véhicules ont été de 5,6 millions d'unités en 1985, comparativement à 5,4 millions d'unités en 1984, soit une augmentation de 2,2 p. 100.

Ce sont les pays nouvellement industrialisés comme la Corée du Sud, le Mexique et le Brésil qui ont connu l'évolution la plus spectaculaire, la production d'automobiles y progressant à un rythme rapide. La production d'automobiles

CHAPITRE IV

CONTEXTE INTERNATIONAL

SYNOPSIS

En 1985, la production mondiale de voitures de tourisme, de camions et d'autobus a brisé le record de 42,3 millions de véhicules établi en 1978. La production mondiale de véhicules a été d'environ 44,8 millions d'unités en 1985, une hausse de 7,2 p. 100 par rapport aux 41,8 millions d'unités produits en 1984. La reprise amorcée en 1983 se poursuit. Notons que, cette année-là, la production mondiale atteignait 39,7 millions d'unités et que l'année précédente, au creux même de la récession, elle était de 36,1 millions d'unités.

TABLERAU 13

TENDANCES DE LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES (en millions d'unités)

1983		1984		1985	
Unités	Part en %	Unités	Part en %	Unités	Part en %
Amérique du Nord (É.-U. et Canada)	10,7	12,8	30,6	13,6	30,4
Europe de l'Ouest	13,3	12,7	30,4	12,6	28,1
Japon	11,1	11,5	27,5	12,3	27,5
Europe de l'Est	3,2	3,0	7,2	3,2	7,2
Autres	1,4	1,8	4,3	3,1	6,8
TOTAL	39,7	41,8	100,0	44,8	100,0

Source : Rapport Ward, AJFA.

La reprise et l'essor économique ont été plus marqués en Amérique du Nord qu'en Europe, où la croissance économique a continué d'être lente. Aussi, la production et la vente de véhicules ont-elles été plus dynamiques en Amérique du Nord qu'en Europe.

A l'aventure, les importations proviendront de plus en plus d'usines étrangères appartenant aux fabricants de véhicules et aux fournisseurs de pièces des Etats-Unis. Cette tendance se manifeste déjà dans ce pays. En conséquence, les fournisseurs canadiens de pièces verront leur marché s'amenuiser, tant au Canada qu'aux Etats-Unis.

Selon une enquête menée par Arthur Andersen & Company auprès des acheteurs américains de pièces d'automobiles, le Japon est susceptible de dépasser, d'ici à 1990, le Canada comme source principale de composantes des voitures de fabrication américaine. Le Mexique et le Brésil augmentent eux aussi considérablement leur part du marché américain des pièces, surtout parce que les fabricants de véhicules américains ont déjà fait d'importants investissements dans les usines de moteurs et de composantes de ces pays. Ces tendances iront en s'accroissant au cours des quelques prochaines années. En conséquence, le déficit commercial du secteur canadien de l'automobile, plus précisément des véhicules et des pièces, accusera vraisemblablement une augmentation notable par rapport à tous les pays autres que les Etats-Unis.

TABLEAU 12

Importations canadiennes de pièces d'automobiles
en provenance de pays choisis
(en millions de dollars)

	1978	1985
Etats-Unis	7 336,0	16 304,1
Mexique	11,1	534,2
Japon	40,4	359,8
Suède	45,7	99,7
Bresil	7,2	32,1
Taiwan	0,5	18,7
Hong Kong	0,7	3,4
Corée	0,1	14,2
Royaume-Uni	26,1	41,4
France	25,8	45,7
Allemagne de l'Ouest	24,9	85,1
Tous les autres pays	15,2	60,8
Total des importations	7 533,7	17 599,1
Total des importations non américaines	197,7	1 295,0

Source : Statistique Canada et AFPA.

Les importations de pièces d'automobiles en provenance du Mexique sont passées de 11,1 millions de dollars en 1978 à 534,2 millions en 1985. Environ les deux tiers de ces importations consistent en des moteurs d'automobiles et des pièces de moteur fournis par la filiale de Ford Motor Co. située au Mexique. Ford importe également d'importantes pièces de Mazda, du Japon, dont Ford est en partie propriétaire. De même, les importations de pièces d'automobiles du Japon ont enregistré une croissance phénoménale, passant de 40,1 millions de dollars en 1978 à 359,7 millions en 1985. Cette année-là, les moteurs et les pièces de moteur composaient à peu près 58,5 p. 100 de ces importations. Chrysler Canada importe actuellement des moteurs de sa filiale, la société Mitsubishi, du Japon, pour l'assemblage de ses mini-tourgonnettes à Windsor, et General Motors importe des moteurs et d'autres composantes de grande valeur de sa filiale, Isuzu Motors, également du Japon.

Les importations en provenance du Brésil, qui étaient presque nulles en 1978, ont atteint quelque 32,1 millions de dollars en 1985. Celles de la Corée du Sud croissent rapidement, et consistent principalement en pièces de rechange des véhicules coréens. Les importations de pièces d'automobiles devaient devant augmenter le marché canadien en pleine expansion du service après vente progresser rapidement au cours des quelques prochaines années, à mesure que les sociétés japonaises et coréennes commenceront à assembler des voitures au Canada et à importer la plupart des pièces des sociétés mères.

La plupart des dépenses immobilisées de l'industrie des pièces ont été consacrées à l'achat de machinerie et d'équipement afin de répondre à la demande de composantes légères et à la fabrication de pièces pour véhicules à quatre roues motrices. Les manufacturiers d'équipement d'origine ont également engagé des dépenses considérables pour remplacer l'outillage des usines et repenser leurs principales gammes de produits.

AVANTAGE DU CANADA A L'EGARD DES CÔTS

Dans la fabrication de véhicules et d'équipement, le Canada a continué de jouir d'un avantage non négligeable au chapitre du coût de la main-d'œuvre par rapport aux Etats-Unis, grâce surtout au cours du change qui y est plus bas. Selon des données du Bureau des statistiques sur la main-d'œuvre du ministère américain du Travail, le Canada bénéficie, par rapport aux Etats-Unis, d'un avantage d'environ 30 p. 100 à l'égard des coûts de la main-d'œuvre dans la fabrication de véhicules et d'équipement. Aussi les exportations canadiennes de pièces d'automobiles vers ce pays devraient-elles demeurer fortes. Un facteur pourrait cependant influer sur elles : la situation de surcapacité prévue dans le secteur de la fabrication de véhicules en Amérique du Nord, résultant principalement de la concurrence des importations et de l'intensification des activités d'assemblage de véhicules des fabricants d'outre-mer installés au Canada et aux Etats-Unis.

Au début, les sociétés étrangères d'assemblage de véhicules en Amérique du Nord ne pourront atteindre des niveaux de valeur ajoutée canadienne (VAC) comparables à ceux des fabricants nord-américains traditionnels et devront sans doute obtenir la plupart de leurs composantes auprès de leurs sociétés mères. La réévaluation à la hausse du yen en regard des devises canadienne et américaine devrait accélérer la croissance de la valeur ajoutée nord-américaine dans ces installations d'assemblage transplantées.

TENDANCES DE L'APPROVISIONNEMENT EXTERNE

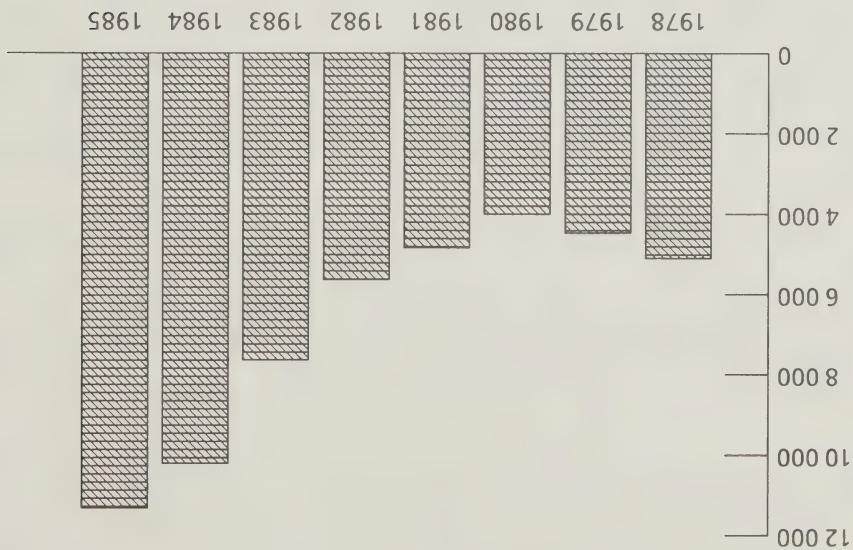
Dans leurs efforts de réduction des coûts, les fabricants nord-américains de véhicules se tournent de plus en plus vers les fournisseurs indépendants de pièces, en particulier pour certaines pièces anciennement de fabrication interne. Cependant, la plupart de ces fournisseurs n'ont pas la capacité financière qu'il leur faudrait pour investir dans des composantes de grande valeur comme les moteurs, les boîtes de vitesses et d'autres composantes de transmission faisant appel aux techniques de pointe.

Au cours des cinq à sept dernières années, une tendance s'est dessinée en faveur de l'acquisition des principales pièces d'automobiles au Japon et dans les pays nouvellement industrialisés comme le Mexique, la Corée du Sud, le Brésil et Taiwan. Ces pays exportent maintenant sur le marché nord-américain de nombreuses composantes de grande valeur comme les moteurs et les boîtes de vitesses. Ford, GM et Chrysler importent certains de ces produits de leurs filiales du Japon, du Mexique et du Brésil. Cette tendance est démontrée dans le tableau 12.

Graphique 8

LIVRAISONS DE PIÈCES D'AUTOMOBILES AU CANADA
1978 - 1985

(en millions de dollars canadiens)



Investissement

Les dépenses immobilisées des fabricants canadiens de pièces d'automobiles entre 1978 et 1985 ont totalisé quelque 2,9 milliards de dollars. Elles ont été considérables entre 1979 et 1981 (environ 2 milliards de dollars), étant consacrées surtout aux grandes usines de fabrication de moteurs et de boîtes de vitesses, avant de fléchir brusquement en 1982 et en 1983.

TABLÉAU 11

Investissement de capitaux dans l'Industrie canadienne
des pièces d'automobiles, 1978-1985

Année	Dépenses immobilisées (en millions de dollars)
1978	201,4
1979	330,9
1980	786,9
1981	666,5
1982	189,8
1983	164,0
1984	203,2
1985	332,1

Source : Statistique Canada.

1983 a suscité une augmentation de cette production pour la consommation canadienne et pour l'exportation vers les États-Unis. La dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain a également fourni un avantage concurrentiel non négligeable aux fabricants canadiens de pièces. Les estimations préliminaires laissent supposer que la part relative de la production interne continue de progresser. De même, la part relative des producteurs indépendants de pièces en propriété exclusivement canadienne croît aussi et a enregistré une hausse notable, passant de 11 p. 100 en 1981 à 13,4 p. 100 en 1984.

Deux grandes sociétés canadiennes indépendantes, Magna International et A.C. Simpson, sont à l'origine de la presque totalité de cette augmentation. La production de pièces au Canada par des sociétés indépendantes en propriété étrangère n'a cependant pas progressé au même rythme que la production interne de pièces par les sociétés indépendantes en propriété exclusivement canadienne. En conséquence, la part relative de la production des sociétés indépendantes en propriété étrangère a baissé de 47,7 p. 100 en 1981 à 41,4 p. 100 en 1984.

Performance du secteur

Les fabricants canadiens de pièces d'automobiles ont affiché une performance vigoureuse en 1985. La reprise du secteur des pièces a été parallèle à celle de l'industrie de fabrication de véhicules, la demande accumulée de véhicules en Amérique du Nord se maintenant pendant trois années consécutives. Le niveau record de production de véhicules a contribué au maintien de la forte demande de pièces et de composantes d'automobiles des deux côtés de la frontière.

LIVRAISONS DE PIÈCES D'AUTOMOBILES

La valeur des livraisons de pièces d'automobiles canadiennes a atteint un nouveau sommet en 1985. Elle s'est chiffrée en effet à 11 348 millions de dollars (courants), une augmentation de 10,9 p. 100 par rapport à l'année précédente où elle était de 10 232 millions. La faiblesse du dollar canadien par rapport à la devise américaine, conjuguée à une très forte demande de composantes et de pièces d'automobiles aux États-Unis, a eu pour effet d'accroître le volume des exportations canadiennes vers les États-Unis. Ces exportations ont augmenté de 11,9 p. 100 en 1985 par rapport à 1984 et ont plus que doublé depuis 1982. Plus de 90 p. 100 de la production canadienne de pièces d'automobiles ont été exportées vers les États-Unis en 1985.

Il existe deux grandes catégories de pièces manufacturées : celle des pièces d'équipement d'origine (EO) utilisées dans la fabrication de nouveaux véhicules et celle des pièces de rechange destinées au marché de remplacement.

Trois grands producteurs de véhicules (GM, Ford et Chrysler) composent le secteur des pièces maison. Les pièces d'équipement d'origine fabriquées par les grandes sociétés d'assemblage ont représenté plus de 40 p. 100 de la production totale de pièces d'équipement d'origine au Canada en 1984. Les pièces maison sont généralement des composantes de grande valeur comme les moteurs et les boîtes de vitesses. GM, la plus grande des trois sociétés susmentionnées, produit environ 75 p. 100 de toutes les composantes dont elle a besoin, Chrysler en produit 30 p. 100 et Ford, qui se situe entre les deux, en fabrique 50 p. 100. A l'heure actuelle, toute la production de moteurs et de boîtes de vitesses d'automobile est assurée par les fabricants de véhicules.

Les fournisseurs indépendants de pièces vont des grandes multinationales aux petits ateliers. Parmi eux, 12 grands fournisseurs multinationaux d'équipement représentent près de 20 p. 100 de la production totale de pièces d'équipement d'origine, alors que quelque 450 sociétés (dont environ la moitié sont de propriété canadienne) produisent le reste. En 1984, les entreprises à propriété exclusivement canadienne ont été à l'origine d'environ 13,4 p. 100 de l'ensemble de la production. Au sommet de l'échelle, ces fabricants font des produits complexes et de grande valeur comme les essieux et les boîtes de vitesses de camions ainsi que des pièces de moteurs. A la base de l'échelle, les ateliers manufacturent des composantes courantes pour les fabricants de véhicules. Géographiquement, l'industrie est concentrée dans le sud de l'Ontario et plus de 90 p. 100 de sa production est exportée vers les Etats-Unis.

TABLAU 10

Structure de l'industrie canadienne des pièces d'automobiles

1981				1984*			
Valeur des livraisons Part		(en millions de dollars) (%)		Valeur des livraisons Part		(en millions de dollars) (%)	
Production maison	2 016	41,3		4 624	45,2		
Propriété étrangère	2 326	47,7		4 236	41,4		
Propriété canadienne	537	11,0		1 371	13,4		
Total	4 879	100,0		10 231	100,0		

* Prévisions de l'AFPAC.

L'enquête spéciale (tableau 10) de l'Association des fabricants de pièces d'automobiles canadiens (AFPAC) indique que la part de livraisons de pièces maison des quatre grands est passée de 41,3 p. 100 en 1981 à 45,3 p. 100 en 1984. La demande accumulée de véhicules au Canada et aux Etats-Unis depuis

CONDITIONS DE LA PERFORMANCE ET DE LA COMPÉTITIVITÉ
DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DES PIÈCES D'AUTOMOBILES

ÉLÉMENTS EXTÉRIEURS

L'industrie nord-américaine des véhicules et des pièces d'automobiles a subi actuellement des changements sans précédent. L'internationalisation rapide de l'industrie de l'automobile apporte des éléments nouveaux qui modifieront la façon dont celle-ci fonctionnera dans le passé. L'intensification de la concurrence étrangère, en particulier celle du Japon et de plusieurs pays en développement a mené à l'introduction de techniques et de procédés nouveaux ainsi qu'à l'adoption du système de livraison juste à temps en vue de réduire les coûts de production.

Le climat de concurrence qui existe suscitera au cours de la prochaine décennie des changements révolutionnaires dans le secteur des pièces d'automobiles. Le nombre de manufacturiers nord-américains d'équipement d'origine (EO) s'amoindrira probablement à mesure que les producteurs de véhicules nord-américains traditionnels achèteront des pièces et des petits véhicules en quantité toujours plus grande au Japon et dans les pays en développement à faibles coûts de production ainsi qu'à leurs filiales d'outre-mer. Les grandes sociétés multinationales de fabrication de pièces situées aux États-Unis suivent la même voie puisqu'elles établissent des relations commerciales et de nouvelles coentreprises avec des producteurs d'outre-mer.

Ainsi verrons-nous se nouer de nouveaux liens entre les fabricants et les fournisseurs. Actuellement, les fabricants d'automobiles réduisent leur intégration verticale afin de relever le défi de la concurrence et confient à des fournisseurs bon nombre des fonctions qu'ils exécutaient eux-mêmes dans le passé. En retour, ils sont prêts, dans bien des cas, à leur accorder des contrats à long terme pour leur permettre de justifier les énormes investissements de capitaux qu'exigent de telles activités. Il importe cependant de ne pas oublier que seules les grandes multinationales indépendantes sont capables d'effectuer ce genre d'investissement. Pour ce qui est des petits et des moyens producteurs de pièces, l'avenir s'annonce sombre puisqu'ils n'ont ni la capacité financière ni les techniques nécessaires pour entreprendre des démarches d'aussi longue haleine. Certains pays en voie de développement, vendant à la fois au marché des pièces d'équipement d'origine et à celui des pièces de rechange, viennent encore aggraver leurs problèmes en grugeant le marché de ces producteurs grâce à leurs ventes de pièces de construction facile à bas coût de production.

STRUCTURE DU SECTEUR CANADIEN DES PIÈCES D'AUTOMOBILES

L'industrie canadienne des pièces d'automobiles se divise en 3 groupes : Les usines de pièces des fabricants de véhicules, les fabriques indépendantes de pièces en propriété étrangère.

de la voiture de tourisme mini-compacte. Les ventes des modèles Alliance et Encore ont sensiblement baissé en comparaison de celles de 1984, vu la concurrence très vive des producteurs d'outre-mer, plus précisément du Japon et de la Corée.

Les ventes de Jeep d'American Motors ont cependant été fortes et, aux Etats-Unis et au Canada, elles ont atteint le nombre record de 192 835 en 1985. La société a élargi sa gamme de Jeep en lui ajoutant le modèle Comanche, camionnette à quatre roues motrices, qui s'est meritée un prix.

Afin d'élargir la gamme de ses produits, la société avance à grands pas dans la réalisation de son important programme de mise au point de produits en construisant à Brampton, en Ontario, une toute nouvelle usine d'assemblage à la fine pointe de la technologie. La société a l'intention d'y fabriquer une nouvelle voiture intermédiaire des plus perfectionnées et de pénétrer ainsi ce segment plus rentable et en plein essor du marché nord-américain de la voiture de tourisme. Elle songe en outre à importer d'Europe, en grande quantité, au début de 1987, une gamme complète de voitures compactes ainsi qu'une voiture sport très performante, la Renault Alpine. Cette expansion de sa gamme de produits devrait permettre à American Motors d'entrer dans le courant d'activité dominant du marché de l'automobile. La société projette d'investir 2 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années dans les installations, l'équipement et l'outillage qu'elle possède en Amérique du Nord.

encore principalement de la réduction de la dette accumulée pendant la récession de 1980 à 1982 à la suite des lourdes pertes subies durant cette période et des nouveaux investissements requis alors pour moderniser les usines existantes et introduire de nouvelles gammes de produits.

Les usines d'assemblage et de pièces de Chrysler Canada ont continué de fonctionner à pleine capacité tout au long de 1985. Cette année-là, 249 043 véhicules ont été expédiés au Canada et 347 501 unités ont en outre été exportées, ce qui représente une production totale de 596 544 unités, ou une augmentation de 6 p. 100 par rapport aux 562 754 véhicules vendus en 1984. Cet accroissement du chiffre d'affaires reflète une demande forte et soutenue et l'acceptation, par le consommateur, des Magic Wagons et des mini-fourgonnettes de Chrysler construits à Windsor, et ce, malgré la mise sur le marché des nouveaux modèles Ford et General Motors.

À l'usine d'assemblage de Windsor, la production a été relevée à deux reprises en 1985 pour atteindre le niveau actuel de 1 024 Magic Wagons et mini-fourgonnettes par jour, à l'aide de deux équipes. À la suite des travaux de modernisation et d'agrandissement de 35 millions de dollars effectués à l'usine de Pillette, la production de wagons a été portée de 448 à 496 véhicules par jour, à l'aide également de deux équipes. Les expéditions de pièces à l'atelier de Chrysler à Ajax, qui produit des garnitures intérieures souples pour toutes les usines d'assemblage de véhicules de cette société en Amérique du Nord, ont augmenté de 7 p. 100.

L'emploi chez Chrysler Canada s'est maintenu à un niveau élevé, le nombre d'employés étant de 12 356 en 1985, comparativement à 12 448 en 1984 et à 12 028 en 1983. En 1981 et en 1982, Chrysler comptait respectivement 10 920 et 11 176 employés.

En octobre 1985, la société a négocié un contrat historique de deux ans avec les Travailleurs canadiens de l'automobile, syndicat nouvellement indépendant. En vertu du nouveau contrat, tous les employés et retraités admissibles de Chrysler Canada ont reçu une gratification de 1 000 \$ et ont pu prendre possession des actions que la société leur avait accordées en vertu du Programme d'actions au nom des employés.

American Motors du Canada

Parmi les quatre grands constructeurs canadiens d'automobiles, American Motors du Canada a été le seul à afficher une perte nette -- de 37,1 millions de dollars -- en 1985, alors qu'il avait enregistré des profits de 9,3 millions de dollars en 1984. Dans l'ensemble, les ventes ont baissé de 23,5 p. 100, passant de 771 millions de dollars en 1984 à 590 millions en 1985. Les pertes nettes consolidées de la société se sont chiffrées à 125 millions de dollars en 1985, comparativement à des profits de 15,5 millions de dollars en 1984. Les pertes nettes résultant des activités canadiennes ont représenté 6,3 p. 100 des ventes totales au Canada, tandis que les pertes nettes de la société dans son ensemble ont représenté 3,1 p. 100 des ventes consolidées.

Les pertes subies par la société en 1985 résultent en grande partie de la gamme restreinte de ses produits et de sa forte dépendance à l'égard du marché

net plus élevée affichée par la société en 1984 était dû à un recouvrement d'impôts extraordinaire de 134 millions de dollars. En conséquence, le rendement de l'actif de Ford (bénéfices nets en pourcentage de l'actif) a été de 6 p. 100 en 1985 comparativement à 12,7 p. 100 en 1984.

Les taux de change défavorables suscités par l'affaiblissement du dollar canadien, les coûts plus élevés des programmes d'encouragement à la vente reflétant les conditions concurrentielles du marché et les coûts liés à l'introduction de nouveaux modèles ont contribué au déclin des profits. Cependant, ces facteurs ont été partiellement neutralisés par l'augmentation des ventes de véhicules et l'amélioration des méthodes de fabrication.

Ford a maintenu un niveau élevé d'emploi. En 1985, elle a employé 15 500 au Canada, ce qui était légèrement inférieur aux 15 800 de 1984, mais bien supérieur aux 12 400 de 1981, année où le niveau de l'emploi a été le plus bas. Il convient de mentionner, cependant, qu'il est peu probable que l'emploi atteigne jamais le niveau record de 18 700 enregistré en 1978, et ce, en raison de la hausse des niveaux de productivité résultant d'une grande utilisation de capitaux et de facteurs d'ordre technologique.

Les livraisons de voitures de tourisme par les concessionnaires de Ford en 1985 se sont chiffrées à 193 319 unités, ce qui représente une augmentation de 30 867 unités, ou de 19 p. 100 par rapport à 1984. En 1985, les ventes de voitures de Ford ont atteint leur plus haut niveau depuis 1979, et la Ford Tempo, vendue à 47 692 exemplaires, a été la voiture de fabrication nord-américaine la plus vendue au Canada. Les ventes réunies des modèles Tempo et Topaz ont atteint le chiffre de 71 267 unités, soit une augmentation de 47,3 p. 100 par rapport à 1984. En 1985, Ford a cessé progressivement de fabriquer les voitures LTD et Marquis, à l'exception des modèles Crown Victoria et Grand Marquis, et les a remplacées par les nouvelles Taurus et Sabre introduites vers la fin de décembre 1985. Les ventes de camions de Ford du Canada ont été tout aussi impressionnantes; en effet, 115 184 unités ont été vendues en 1985, contre 90 131 en 1984, soit une hausse de 28 p. 100.

Chrysler Canada

Pour la quatrième année consécutive, Chrysler Canada a accru ses niveaux de production et de ventes de véhicules. En 1985, les ventes ont augmenté de 11 p. 100, passant de 6,3 milliards de dollars qu'elles étaient en 1984 à 7 milliards de dollars. Les bénéfices d'exploitation sont passés de 282 millions de dollars en 1984 à 221 millions en 1985 et les bénéfices nets se sont élevés à 138 millions de dollars contre 281 millions en 1984 et 119 millions en 1983, et ce, en raison du retour de Chrysler au plein statut de contribuable. Si des bénéfices nets plus élevés avaient été enregistrés en 1984, c'est en grande partie à cause de la présence d'un poste extraordinaire, à savoir l'utilisation du solde du report créditeur d'impôt et le rétablissement du report débiteur d'impôt de 104 millions de dollars, comparativement à 14 millions en 1985.

Le fonds de roulement de Chrysler, qui était de 186 millions de dollars en 1984, est passé à 298 millions de dollars en 1985. Cette augmentation découle

camions et à l'atelier de peinture d'Ohawa. Par cette mesure, la société s'éloigne sensiblement des méthodes traditionnelles d'emboutissage du métal et offrira d'importants débouchés à l'industrie canadienne de l'acier.

Investissement dans les usines de pièces

GM du Canada consacre en outre 344 millions de dollars à la production, d'ici à 1987, de moteurs V-6 et V-8 perfectionnés à injection monopoint et multipoints. Les ateliers de moulage du métal et de fabrication de moteurs et d'essieux de Saint Catharines forment les installations de production de pièces d'automobiles les plus vastes du Canada, avec une superficie de plus de 325 150 m² (3,5 millions de pieds carrés). L'usine de Saint Catharines, avec près de 10 000 employés, fait de GM le plus gros employeur de la péninsule du Niagara. Non seulement elle approvisionne l'usine d'assemblage de GM au Canada, mais elle contribue aussi dans une large mesure aux exportations canadiennes grâce à ses ventes aux usines GM situées aux États-Unis.

Ateliers de boîtes de vitesses et de garnitures de Windsor

GM du Canada emploie plus de 6 000 travailleurs dans ses ateliers de fabrication de boîtes de vitesses et de garnitures de Windsor. En 1986, elle a dépensé 31 millions de dollars pour accroître le rendement de l'atelier de boîtes de vitesses. L'atelier de garnitures a fonctionné à pleine capacité en 1985; un nouveau produit important de cet atelier, le système de siège, a été ajouté au centre d'assemblage Hamtramck de Détroit au début de l'année de fabrication 1986.

Une somme additionnelle de 18 millions de dollars a été dépensée à l'usine d'assemblage de voitures à Sainte-Thérèse en 1985-1986 afin d'accroître la vitesse de la chaîne de montage de 42,5 à 46 unités l'heure.

Ford du Canada Limitée

Ford du Canada Limitée a également augmenté, pour la troisième année consécutive, sa production et ses ventes. La production de voitures et de camions a atteint des niveaux sans précédent dans l'histoire de la société. Celle-ci a en effet produit 657 000 voitures et camions en 1985, comparativement à 595 000 véhicules en 1984, soit une hausse de 10,4 p. 100. De même, les ventes de voitures et de camions au Canada ont affiché une hausse de 20,5 p. 100, passant de 264 000 unités en 1984 à 318 000 unités en 1985. De 9 423 millions de dollars qu'il était en 1984, le chiffre d'affaires a augmenté de 1 716 millions de dollars, soit de 18,2 p. 100, pour atteindre 11 139 millions de dollars en 1985. Cet accroissement du chiffre d'affaires témoigne de la forte demande qui se maintient tant au Canada qu'aux États-Unis.

Les bénéfices nets de Ford en 1985 se sont élevés à 179 millions de dollars, un recul par rapport aux 352 millions de l'année précédente. Cette diminution des bénéfices nets est à nouveau attribuable à des postes de dépenses extraordinaires comme le retour de la société au plein taux d'imposition, celle-ci ayant atteint le taux d'imposition réel de 50 p. 100. Le bénéfice

33,5 p. 100), tandis que les coûts se rapportant aux ventes et à d'autres dépenses de fonctionnement affichaient une hausse de 20,5 p. 100.

La production et les ventes d'unités ont également enregistré en 1985 des niveaux jamais atteints dans le passé. Malgré la fermeture de l'usine d'assemblage n° 1 d'Oshawa pendant sa reconversion à la production de voitures à traction avant en janvier et en février 1985 et la fermeture d'une journée à l'usine de Sainte-Thérèse pour rendre la chaîne d'assemblage plus rapide, GM a établi un record de production en fabriquant 562 083 voitures de tourisme et 279 363 camions et autobus. La production de véhicules s'est chiffrée à 16 000 unités de plus par rapport au record atteint en 1984 où 826 000 véhicules GM étaient fabriqués.

GM du Canada a vendu 537 000 voitures de tourisme et camions en 1985. Ce chiffre représente 60 000 unités de plus qu'en 1984, soit une hausse de 12,6 p. 100, et les volumes réunis de production et de vente les plus élevés depuis 1980.

Le niveau de l'emploi et les frais de personnel n'ont jamais été aussi élevés qu'en 1985 où plus de 4 000 travailleurs sont venus grossir les effectifs. En décembre, en effet, la société dénombrait 48 100 employés, une augmentation de 2 700 par rapport au 31 décembre 1984 où elle en comptait un nombre record de quelque 45 400. En 1985, les frais de personnel ont presque atteint 1,7 milliard de dollars, ce qui représente 15,6 p. 100 de plus que l'année précédente (1,5 milliard).

Investissement

En 1985, GM a engagé 541 millions de dollars dans l'implantation d'usines et l'acquisition de matériel et a, en outre, consacré 133 millions de dollars à l'achat d'outillage spécialisé. En 1984, ces investissements ont été respectivement de 185 millions et de 83 millions de dollars. Les mises de fonds de GM en 1985 ont été les deuxièmes en importance depuis 1981, année où les sommes investies en vue de moderniser ses installations et de perfectionner ses gammes de produits étaient de l'ordre de 798 millions de dollars. Depuis 1981, GM a placé 1,8 milliard de dollars dans la construction d'usines et l'achat de matériel au Canada (dépenses d'outillage exclues), démontrant ainsi sa volonté arrêtée de contribuer à la croissance économique du pays.

Outre les 800 millions de dollars engagés au titre des dépenses immobilières, plus de 2 milliards seront consacrés à l'agrandissement et à la modernisation des installations d'assemblage de General Motors du Canada à Oshawa, où seront mis en place des systèmes de fabrication synchronisés d'avant-garde appelés Autoplex GM. Ces travaux permettront d'atteindre des niveaux élevés de qualité et de réaliser d'importantes économies dans le transport et la maintenance des pièces.

Atelier des presses

Dans le cadre de l'Autoplex GM, la société procédera à l'établissement d'un atelier des presses contigu aux usines d'assemblage de voitures et de

Brampton constitueront les plus gros investissements des constructeurs canadiens d'automobiles au cours des années à venir.

Rendement de l'actif

L'actif total des trois grands constructeurs canadiens d'automobiles (GM, Ford et Chrysler) est passé de 7,7 milliards de dollars en 1984 à 8,9 milliards de dollars en 1985, ce qui représente une hausse de 15 p. 100. Par ailleurs, les bénéfices nets se sont chiffrés à 1 030 millions de dollars en 1985 comparativement à 1 514 millions de dollars l'année précédente. Par conséquent, en pourcentage de l'actif, les bénéfices nets ont baissé de 19,5 p. 100 en 1984 à 11,6 p. 100 en 1985. Cependant, ce ratio se compare favorablement avec celui d'autres industries manufacturières canadiennes. Les impôts plus élevés, le financement au rabais, la pression de la concurrence étrangère au chapitre des prix et l'augmentation de divers coûts d'exploitation sont les principaux responsables de la baisse des bénéfices nets et des ratios de rentabilité enregistrée en 1985.

TABLEAU 9

Rendement de l'actif des trois grands constructeurs canadiens d'automobiles 1984-1985

	1985	1984
Actif total (en millions de dollars)	8 908	7 746
Bénéfices nets (en millions de dollars)	1 030	1 514
Bénéfices nets en pourcentage de l'actif	11,6	19,5

Source : Rapports des entreprises, 1985.

Les performances des quatre grands ont été très différentes les unes des autres. Dans la partie qui suit, on trouvera une analyse du bilan de chaque entreprise.

General Motors

Pour General Motors du Canada, 1985 a été une autre année record sur le plan de la performance. Le chiffre d'affaires de 18 993 millions de dollars jamais atteint encore a dépassé le chiffre record de 16 300 millions de dollars enregistré l'année précédente. Le revenu net a cependant baissé à 713 millions de dollars comparativement au chiffre record de 881 millions de dollars de 1984. En conséquence, le revenu net en pourcentage des ventes a été de 3,8 p. 100, soit quelque peu inférieur à celui de 1984 (5,4 p. 100). Ce déclin est dû principalement à la hausse de certains coûts liés notamment aux faibles taux de financement et à d'autres programmes d'encouragement qu'offre cette société pour stimuler les ventes et maintenir sa part du marché. En témoigne le fait que les dépenses liées à la vente et à l'administration générale ont augmenté d'environ 95 millions de dollars (soit

TABLEAU 8

Performance financière des quatre grandes entreprises
d'assemblage du Canada
1978-1985
(en millions de dollars)

Année	Chiffre d'affaires net	Revenu net (perte)	Revenu net (perte) en % des ventes	Dépenses immobilisées - usine et matériel*	Fonds de roulement	Dettes à long terme
1978	17 784	209	1,18	445	847	55
1979	19 635	192	0,98	586	700	164
1980	18 322	(217)	(1,18)	1 170	533	709
1981	20 590	(168)	(0,82)	1 288	242	1 363
1982	21 014	(184)	(0,87)	606	(735)	595
1983	27 413	946	3,87	882	313	407
1984	35 465	1 609	4,54	489	1 031	108
1985	37 763	993	2,63	948	1 394	15

* Y compris l'outillage spécial des quatre entreprises et les investissements de Ford Canada à l'étranger.

Source : Rapports annuels du ministère de l'Expansion Industrielle régionale et des entreprises.

Le fonds de roulement, qui représente l'excédent de l'actif à court terme sur le passif à court terme, est passé de 1 031 millions de dollars en 1984 à 1 394 millions de dollars en 1985 même si les bénéfices nets des quatre grands, qui étaient de 1 609 millions de dollars en 1984, sont tombés à 993 millions en 1985. La hausse du fonds de roulement est due en grande partie au fait que les entreprises avaient remboursé la presque totalité de leurs dettes en 1983 et en 1984 et investi une part considérable de leurs bénéfices dans le fonds de roulement.

La nécessité de dépenser d'énormes capitaux, conjuguée aux pertes sans précédent subies par l'industrie entre 1980 et 1982, a contraint les quatre grands constructeurs de véhicules canadiens à emprunter des sommes records. Cependant, grâce aux bénéfices exceptionnels réalisés en 1983 et en 1984, ils ont pu régler une importante partie de leurs dettes et accroître suffisamment leur trésorerie ainsi que leur fonds de roulement pour faire les investissements à court et à long terme qui s'imposaient.

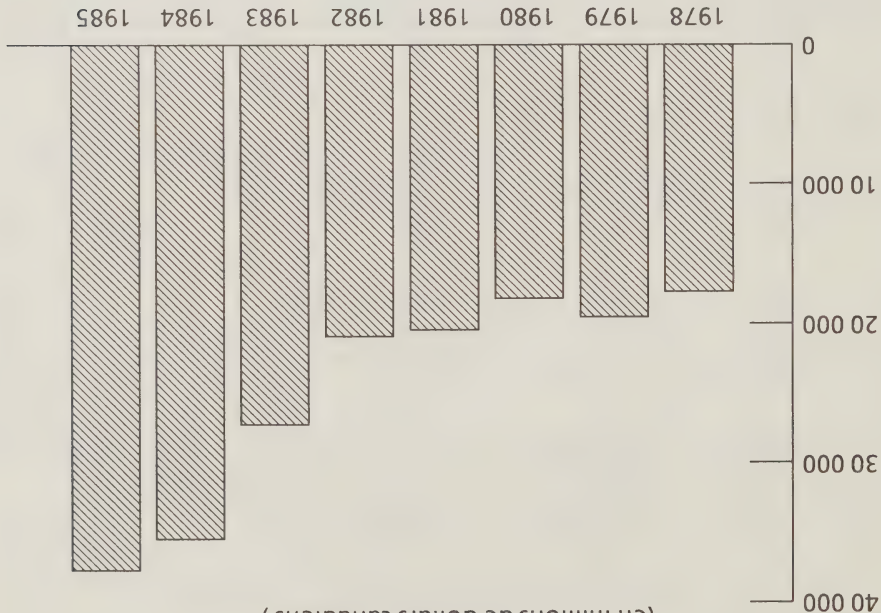
Dépenses immobilisées

Le cycle de dépenses immobilisées a repris en 1985 après un ralentissement marqué en 1984. En effet, cette année-là, les dépenses engagées par les quatre grands pour les usines et le matériel, qui étaient de 489 millions de dollars en 1984, ont été brusquement portées à 948 millions de dollars. L'industrie a bordé à l'heure actuelle un nouveau cycle d'investissement. L'achèvement du projet GM-10 à Oshawa et l'implantation de l'usine d'AMC à

Graphique 7

VENTES NETTES DES QUATRE GRANDES ENTREPRISES
D'ASSEMBLAGE DU CANADA
1978 - 1985

(en millions de dollars canadiens)



Leur revenu net a baissé de 38,2 p. 100 et se chiffrait à 993 millions de dollars en 1985, comparativement à 1,6 milliard en 1984. Il est encore considéré comme élevé selon les normes de l'industrie. En pourcentage des ventes, le revenu net des quatre grandes entreprises canadiennes réunies a été de 2,6 p. 100, contre 4,5 p. 100 en 1984 et 3,9 p. 100 en 1983 (tableau 8). En rétrospective, le revenu net s'est chiffré à 946 millions de dollars en 1983, alors que l'aggrégat des pertes consécutives des trois années de récession qu'ont été 1980, 1981 et 1982 s'est élevé à 569 millions de dollars. En 1978 et 1979, années jugées les meilleures dans l'histoire récente, les quatre grands ont affiché un revenu net de 209 millions et de 192 millions de dollars respectivement.

TABEAU 7

Production canadienne par employé
Trois grands constructeurs d'automobiles
1981-1985

	1981	1982	1983	1984	1985
Production de véhicules (en milliers)	1 281	1 236	1 502	1 830	1 930
Emploi	55 500	51 400	55 900	59 400	63 900
Véhicules/Employé	23,1	24,1	26,9	30,8	30,2

Source : États financiers des entreprises et rapports de la société Ward.

La mesure appropriée serait évidemment les heures-personnes exécutées par employé, ce qui donnerait une appréciation plus exacte des changements au chapitre de la productivité. On n'a cependant pas facilement accès à ces données; aussi se sert-on du nombre de véhicules produits par employé pour obtenir une approximation des fluctuations de la productivité au fil des ans.

Ces résultats démontrent que le rendement par travailleur atteint actuellement un sommet dans l'histoire de l'industrie. Il augmentera encore, bien que modérément, au cours des prochaines années, semble-t-il, car les constructeurs d'automobiles nord-américains continueront de s'efforcer d'améliorer leur compétitivité afin de résoudre le problème des importations étrangères. L'industrie pourra accroître sa productivité à mesure qu'elle intensifiera son recours à de nouvelles méthodes et à de nouveaux procédés comme la conception et la fabrication assistées par ordinateur (CAO/FAO), la robotique, les techniques d'assemblage modulaire, le système de livraison juste à temps et la réorganisation des régimes de travail.

PERFORMANCE FINANCIÈRE DES CONSTRUCTEURS CANADIENS D'AUTOMOBILES

Pour la troisième année consécutive, la performance financière des trois grands constructeurs canadiens d'automobiles a été bonne. En 1985, elle était à peine inférieure à celle de l'année précédente où des recettes nominales et des fonds autogénérés records avaient été enregistrés. Tous les grands indicateurs financiers se rapportant à ces entreprises ont continué de s'améliorer.

Le chiffre d'affaires net des quatre grands (General Motors, Ford, Chrysler et American Motors) a augmenté de 6,5 p. 100, passant de 35,5 milliards de dollars en 1984 à 37,8 milliards de dollars en 1985.

baïsse de plus de deux points de pourcentage ou d'environ 21,8 p. 100 a touché les frais de personnel, exprimés en pourcentage des ventes des trois grands constructeurs canadiens de véhicules, qui sont passés de 10 p. 100 en 1981 à 7,8 p. 100 en 1985. Ce ratio devrait croître en 1986 grâce à l'amélioration suivie de la productivité des travailleurs.

TABLEAU 6

Frais de personnel et recettes
Trois grands constructeurs d'automobiles
1981-1985

Frais de personnel en tant que pourcentage des ventes	Frais de personnel/Rais de	Frais de personnel (en mil- lions de dollars)	Frais de vente (dollars)	Emploi	Produit des ventes (en mil- lions de dollars)	Unités vendues (en milliers)
	(dollars)	unité	de vente			(en milliers)

1981	1 686	17 380	66 396	1 734	1 028,47	26 116	9,98
1982	1 576	18 083	60 579	1 720	1 091,37	28 393	9,51
1983	2 036	24 323	68 938	2 128	1 045,19	30 868	8,75
1984	2 471	31 997	73 639	2 564	1 037,64	34 819	8,01
1985	2 692	37 180	75 962	2 899	1 076,89	38 164	7,80

Source : États financiers des entreprises.

TENDANCES DE LA PRODUCTIVITÉ

Les gains de productivité continueront de jouer un rôle de premier plan dans les efforts que déploie l'industrie canadienne des véhicules pour atteindre ses ambitieux objectifs de contrôle des coûts. Le tableau 7 présente le niveau de productivité de l'industrie canadienne des véhicules (nombre de véhicules produits par employé) entre 1981 et 1985. Ce nombre a augmenté de façon spectaculaire, passant de 23,1 en 1981 à 30,2 en 1985, une hausse impressionnante de 30 p. 100 dans la productivité de la main-d'oeuvre. Ces chiffres ont toutefois subi une importante distorsion vers le haut, étant donné le nombre considérable d'heures supplémentaires exécutées par les employés pour répondre à la demande accumulée de véhicules en 1984 et en 1985.

Les données consignées dans le tableau 5 montrent que le ratio recettes-coûts des trois grands constructeurs de véhicules s'est considérablement amélioré depuis 1982. Les recettes issues des ventes de véhicules ont augmenté de 105,6 p. 100 entre 1982 et 1985, et le coût des ventes, qui désigne le coût total d'exploitation, ne s'est accru que de 93,4 p. 100, d'où une amélioration de 12,2 points de pourcentage. Le ratio recettes-coûts traduit une amélioration d'environ 7 p. 100 en 1984 et de 5 p. 100 en 1985, comparativement aux années 1981 et 1982. Mais après deux années consécutives d'amélioration (1983 et 1984), le ratio recettes-coûts a légèrement diminué en 1985. Cette baisse est essentiellement attribuable au coût accru des modes de financement à des conditions favorables et aux autres stimulants offerts par les constructeurs de véhicules pour activer les ventes.

Parmi les trois grands constructeurs d'automobiles, c'est General Motors qui a obtenu les meilleures améliorations du ratio recettes-coûts, tandis que les sociétés Ford et Chrysler obtenaient des résultats identiques. Il ressort clairement du tableau 5 que la marge brute par unité des ventes a connu une majoration sensible en 1983 et en 1984 (444 \$ et 864 \$ respectivement) comparativement aux pertes subies par unité des ventes, de 177 \$ et de 164 \$ respectivement pour 1981 et 1982. La marge brute par unité a cependant baissé en 1985 pour se situer à 633 \$ après une augmentation pendant deux années de suite, essentiellement attribuable également aux coûts à la hausse des modes de financement à taux réduit que les fabricants de véhicules offrent aux consommateurs.

La marge brute varie largement entre les trois principaux constructeurs. En effet, General Motors a enregistré la meilleure marge bénéficiaire par unité, soit 642 \$, 1 302 \$ et 973 \$ pour les années 1983, 1984 et 1985. La marge brute par unité des ventes de la société Ford a totalisé 157 \$ en 1983 et 467 \$ en 1984, mais elle a chuté à 328 \$ en 1985, comparativement à des pertes par unité de 453 \$ et de 359 \$ respectivement en 1981 et en 1982. La société Chrysler a déclaré des résultats légèrement supérieurs à ceux de Ford : 294 \$ en 1983, 507 \$ en 1984 et 370 \$ en 1985. Enfin, la marge brute par unité supérieure de la société GM tient au succès des modèles à traction avant de taille intermédiaire.

Le relèvement soutenu de l'industrie nord-américaine de l'automobile, amorcé en 1983, et les profits records enregistrés par celle-ci ont eu pour effet d'améliorer considérablement sa situation financière. Les efforts spectaculaires déployés depuis 1979-1980 pour restreindre les coûts se poursuivent, et l'industrie a réussi à les maîtriser efficacement, comme le révèle l'analyse qui précède.

Le tableau 6 illustre l'incidence des mesures de contrôle des coûts prises par les trois grands constructeurs canadiens de véhicules, en ce qui concerne les frais de personnel par unité des ventes (compte tenu des expéditions nationales, des exportations et des importations). Les frais de personnel des trois grands constructeurs par unité des ventes, exprimés en dollars courants, sont demeurés quasi-inchangés entre 1981 et 1985. Les frais de personnel exprimés en un pourcentage des recettes issues des ventes sont un autre indicateur pouvant servir à évaluer les mesures prises par l'industrie pour comprimer les coûts salariaux. Il ressort clairement du tableau 6 qu'une

CHAPITRE II

TENDANCES DE LA PERFORMANCE FINANCIÈRE ET DU CONTRÔLE DES COÛTS DANS L'INDUSTRIE CANADIENNE DE LA FABRICATION DE VÉHICULES

INTRODUCTION

Le deuxième chapitre consiste en une analyse des tendances du contrôle des coûts relevées ces dernières années dans l'industrie canadienne de la fabrication des véhicules, ainsi que des performances financières de l'ensemble des sociétés et de chacune d'elles.

Les fabricants nord-américains de véhicules s'efforcent toujours de contrôler les coûts fixes et les coûts variables afin d'améliorer leur compétitivité par rapport aux fabricants étrangers, en particulier les Japonais. L'industrie a fait des progrès remarquables au chapitre de la concurrence en matière de coûts, mais l'écart persiste et il a pris l'allure d'un objectif permanent car de leur côté, les fabricants japonais de véhicules continuent de baisser leurs coûts pour maintenir leur avantage concurrentiel.

TENDANCES DU CONTRÔLE DES COÛTS

Depuis 1981, les fabricants canadiens de véhicules réalisent d'importants progrès pour ce qui est de l'amélioration du ratio recettes-coûts qui traduit le degré d'augmentation des coûts par rapport à l'augmentation des recettes. Le tableau 5 indique les ratios recettes-coûts de General Motors, Ford et Chrysler. American Motors ne figure pas dans la liste, en raison de l'impossibilité d'obtenir les données requises pour calculer de tels indicateurs.

TABLÉAU 5

Tendances des coûts et des recettes Trois grands constructeurs de véhicules 1981-1985

	1981	1982	1983	1984	1985
Recettes (en millions de dollars)	17 380	18 083	24 323	31 997	37 180
Coût des ventes (en millions de dollars)	17 677	18 341	23 419	29 862	35 476
Recettes-coûts	0,98	0,99	1,04	1,07	1,05
Ventes unitaires	1 686	1 576	2 036	2 471	2 692
Recettes-unités (en milliers)	10 308	11 474	11 946	12 949	13 811
Coût-unité	10 485	11 638	11 502	12 085	13 178
Marge brute-unité	(177)	(164)	444	864	633

Source : Rapports financiers des sociétés.

La crainte générale que la formation des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA) intensifie l'instabilité dans les milieux syndicaux au Canada ne s'est pas concrétisée, et la transition a été remarquablement douce et sans heurts. Depuis qu'ils sont indépendants, les TCA ont négocié avec succès de nouveaux contrats avec Chrysler Canada et American Motors.

Contrats Ford/GM

Des contrats de travail ont été conclus pour trois ans avec les sociétés GM et Ford en novembre 1984. Le contrat conclu avec General Motors a fait suite à une grève de 13 jours au Canada, après que les travailleurs de GM aux États-Unis furent parvenus à un règlement à l'issue de plusieurs grèves sélectives dans ce pays. Quant aux travailleurs de Ford, ils n'ont pas fait la grève.

Contrat de travail conclu avec Chrysler

Les travailleurs de Chrysler au Canada et aux États-Unis ont conclu de nouveaux contrats de travail les 20 et 23 octobre 1985 respectivement. Les nouveaux accords ont été signés après plusieurs grèves de courte durée déclenchées par les 80 000 travailleurs de Chrysler, dans les deux pays.

Le contrat de travail conclu avec les travailleurs canadiens de Chrysler diffère quelque peu du contrat de trois ans signé aux États-Unis. En effet, au Canada, le contrat a été négocié pour deux ans et il expire à peu près en même temps que les contrats de travail conclus avec les sociétés Ford et GM. Les deux contrats prévoient un paiement forfaitaire par travailleur, à titre de compensation des concessions syndicales remontant aux dernières séries de négociations. Le contrat canadien rétablit la parité avec les travailleurs de Ford et de GM au chapitre des salaires et des avantages sociaux, mais ne contient aucune clause sur la sécurité d'emploi se rapprochant de celles qui sont offertes aux travailleurs de Chrysler aux États-Unis. En outre, les chefs syndicaux canadiens se sont toujours opposés au partage des profits prévu dans les contrats conclus aux États-Unis.

Contrats avec American Motors

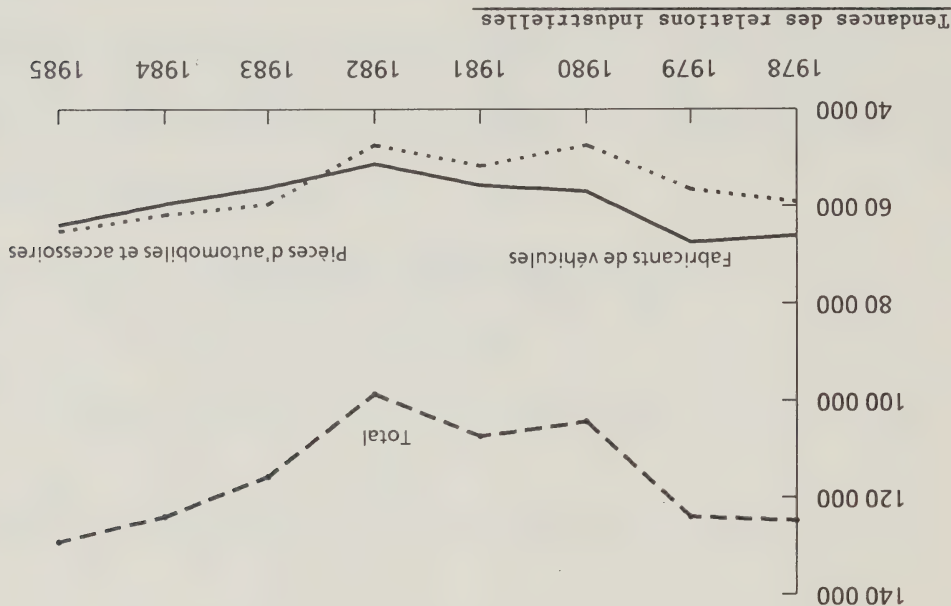
Après une courte grève de 36 heures, les TCA et la société American Motors Canada ont signé un nouveau contrat de trois ans le 20 septembre 1986. Le nouveau contrat, qui s'inspire de ceux signés par les grandes sociétés automobiles canadiennes, innove au sens où il établit la parité de pensions entre les travailleurs d'AMC et ceux des sociétés General Motors, Ford et Chrysler.

amélioré pour atteindre un nouveau record de 129 300 travailleurs en 1985, soit une augmentation de 4,5 p. 100 par rapport à l'année précédente où elle comptait 123 800 travailleurs. Il convient de noter que le niveau d'emploi de 1985 représente une hausse de 31 p. 100 par rapport à celui de 1982, le plus bas des quinze dernières années. On sait que cette année-là, l'industrie canadienne de l'automobile ne comptait que 98 700 travailleurs. Le record précédent remonte à 1978 avec 125 000 travailleurs.

Tous les sous-secteurs de l'industrie de l'automobile ont enregistré des hausses de l'emploi. Dans les secteurs des pièces d'automobiles et des accessoires, le nombre de travailleurs s'est accru de 6 p. 100 par rapport à 1984 et dans le secteur de l'assemblage, il a gonflé de 7,6 p. 100. Le secteur des carrosseries de camions et des semi-remorques a bénéficié d'une hausse de l'emploi de 8 p. 100, et celui de la fabrication d'automobiles, de 4,1 p. 100.

Graphique 6

EMPLOI DANS L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE PAR SECTEUR 1978 - 1985



En décembre 1985, le groupe canadien des Travailleurs unis de l'automobile (TUA) a officiellement rompu ses liens organisationnels avec son pendant américain. Cette rupture historique est le résultat de plusieurs facteurs, dont la divergence fondamentale d'opinions sur la stratégie appropriée à adopter, compte tenu des changements qui s'opèrent dans le secteur nord-américain de l'automobile.

TABLEAU 4

Commerce Canada - outre-mer
des produits de l'automobile (selon la douane)

Écart en %	Totaux annuels			Écart-valeur	
	1983	1984	1985	1984	1985
	(en millions de dollars canadiens)				
Exportations nationales	135	189	39	54	-150
Automobiles					
Camions et					
autres véhicules					
automobiles	146	144	177	-2	33
Pièces	254	280	307	26	27
Pneus et					
chambres à air	18	30	45	12	15
Réexportations	194	168	134	-26	-34
Exportations canadiennes	747	811	702	64	-109
totaux					
Importations	1 322	1 805	2 726	483	921
Automobiles					
Camions et					
autres véhicules					
automobiles	304	372	381	68	9
Pièces	613	1 328	1 459	715	131
Pneus et					
chambres à air	128	207	207	79	0
Importations canadiennes	2 367	3 712	4 773	1 345	1 061
totaux					
Solde	-1 187	-1 616	-2 687	-429	-1 071
Automobiles					
Camions et					
autres véhicules					
automobiles	-158	-228	-204	-70	24
Pièces	-359	-1 048	-1 152	-689	-104
Pneus et					
chambres à air	-110	-177	-162	-67	15
Réexportations	194	168	134	-26	-34
Total	-1 620	-2 901	-4 071	-1 281	-1 170

Source : Statistique Canada.

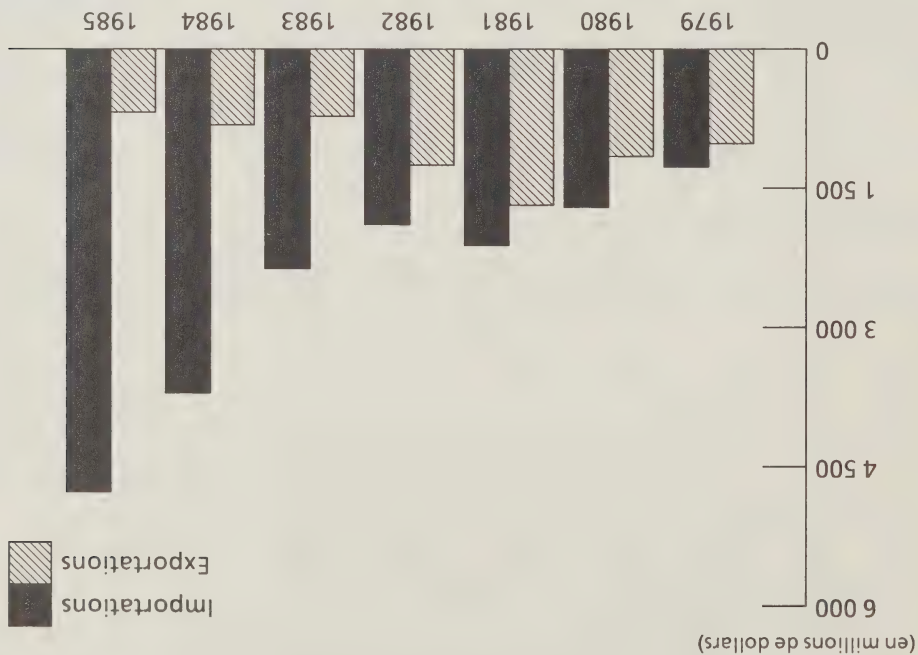
TENDANCES DE L'EMPLOI ET DES RELATIONS DE TRAVAIL

Emploi dans l'industrie

Parallèlement à l'accroissement suivi de la production automobile tant au Canada qu'aux États-Unis, l'emploi au sein de l'industrie canadienne s'est

Graphique 5

COMMERCE CANADA - OUTRE-MER DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE 1979 - 1985



Les importations de voitures en provenance de pays d'outre-mer se sont accrues de 42,6 p. 100. Les importations de voitures (exprimées en nombre d'unités) en provenance du Japon ont augmenté de 20,5 p. 100, et d'Allemagne de l'Ouest de 47,8 p. 100 (41 100 unités par rapport à 27 800 en 1984). Mais les importations en provenance de la France ont chuté de 45 p. 100 (tomnant de 14 000 unités à 7 700 unités) et celles qui proviennent de la Suède ont atteint 5 100 unités comparativement à 2 600 unités en 1984. Les importations en provenance d'autres pays se sont chiffrées à 100 000 unités, comparativement à 34 000 en 1984. Environ 80 p. 100 de cette augmentation sont attribuables aux ventes de la société Hyundai.

d'autres véhicules sont également passées de 2 milliards en 1984 à 2,6 milliards en 1985, soit 26 p. 100 de plus. Enfin, les importations de pièces ont grossi de 12,9 p. 100; elles ont totalisé 17,4 milliards de dollars par rapport à 15,4 milliards de dollars en 1984.

L'expansion du commerce bilatéral des produits de l'automobile entre le Canada et les États-Unis s'explique largement par la forte croissance économique enregistrée des deux côtes de la frontière.

En 1985, le Canada a affiché un surplus de 5 milliards de dollars dans le commerce de produits de l'automobile avec les États-Unis. Précisons néanmoins que pour 1985 ce surplus a baissé de 970 millions de dollars, soit de 16,3 p. 100 par rapport à celui de 1984 - 5,9 milliards de dollars.

A part l'excédent de 446 millions de dollars qu'il a connu entre 1970 et 1972, le Canada n'a cessé de déclarer un déficit au chapitre du commerce des produits de l'automobile avec les États-Unis entre 1965 et 1981. Pendant cette période, le déficit cumulé du Canada s'est élevé à 14,7 milliards de dollars. Mais, depuis 1982, le Canada bénéficie d'un excédent cumulé de 2,3 milliards de dollars pour la période allant de 1965 à 1985, qu'il doit à la force relative de l'économie américaine, à la faible valeur du dollar canadien et à la fabrication canadienne exclusive de certains modèles.

COMMERCE CANADA - OUTRE-MER DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE

Pour ce qui est des produits de l'automobile, le déficit commercial du Canada par rapport à divers pays autres que les États-Unis est passé de 445 millions de dollars en 1981 à 2,9 milliards en 1984 et à 4,1 milliards en 1985. Cette même année, le déficit commercial au chapitre des véhicules a totalisé 2,8 milliards de dollars. Le déficit enregistré par rapport aux pays d'outre-mer équivalait à plus des trois quarts de la valeur de l'excédent commercial enregistré par rapport aux États-Unis.

Ces résultats sont attribuables aux importations volumineuses de véhicules et aux importations croissantes de pièces en provenance de pays d'outre-mer devant soutenir les ventes de véhicules. En outre, ces dernières années sont marquées par une tendance croissante des fabricants canadiens traditionnels de véhicules à s'approvisionner en pièces à l'extérieur du Canada, précisément au Japon et dans des pays nouvellement industrialisés comme la Corée du Sud, Taiwan, le Mexique et le Brésil. Les importations canadiennes totales de pièces en provenance de pays autres que les États-Unis sont passées de 198 millions de dollars en 1978 à 1,3 milliard de dollars en 1985. De nombreuses composantes à valeur élevée comme les moteurs et les boîtes de vitesses sont importées par les fabricants canadiens de véhicules.

TABLEAU 3

Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile,
après rapprochement des données

	Totaux annuels		Écart-valeur		Écart en %	
	1983	1984	1985	1984	1985	1985
(en millions de dollars canadiens)						
Importations américaines						
provenant du Canada	8 973	13 085	15 277	4 112	2 192	45,8
Automobiles						
Camions et						
autres véhicules	4 437	5 880	6 422	1 443	542	32,5
Pièces	7 056	10 287	11 512	3 231	1 225	45,8
Pneus et	419	598	592	179	6	42,7
chambres à air	20 885	29 850	33 803	8 965	3 953	42,9
Total						13,2
Importations canadiennes						
provenant des États-Unis	4 886	6 085	8 566	1 199	2 481	24,5
Automobiles						
Camions et						
autres véhicules	1 129	2 039	2 570	910	531	80,6
Pièces	11 446	15 446	17 438	4 000	1 992	34,9
Pneus et	225	345	264	120	-81	53,3
chambres à air	17 686	23 915	28 838	6 229	4 923	35,2
Total						-23,5
Solde						
Automobiles	4 087	7 000	6 711	2 913	-289	
Camions et						
autres véhicules	3 308	3 841	3 852	533	11	
Pièces	-4 390	-5 159	-5 926	-769	-767	
Pneus et	194	253	328	59	75	
chambres à air	3 199	5 935	4 965	2 736	-970	
Total						

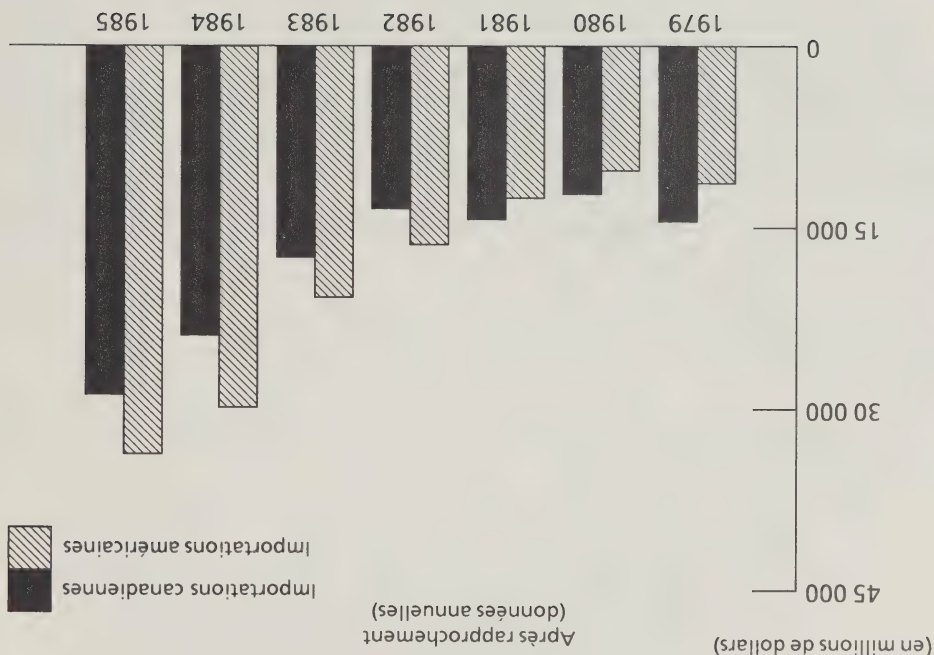
Exclusion : ajustements à la valeur des pièces importées pour les frais
découlant de la fabrication d'outils spéciaux.

Source : Statistique Canada.

Les importations de produits de l'automobile ont connu une hausse de 20,6 p. 100 pour se chiffrer à 28,8 milliards de dollars après une augmentation de 35,2 p. 100 en 1984. Les importations de voitures ont beaucoup augmenté, de 40,8 p. 100, se chiffrant à 8,6 milliards de dollars comparativement à 6,1 milliards en 1984. Les importations de camions et

En 1985, les exportations de produits de l'automobile ont connu une expansion de 13,2 p. 100, se chiffrant à 33,8 milliards de dollars après une hausse de 42,9 p. 100 en 1984, année pour laquelle les exportations totales d'automobiles se sont élevées à 29,9 milliards de dollars. Les exportations de voitures ont grimpé de 16,8 p. 100 contribuant à la hausse des exportations totales d'automobiles dans la proportion de 55,5 p. 100. Les exportations de camions et d'autres véhicules automobiles se sont accrues de 9,2 p. 100 pour atteindre 6,4 milliards de dollars par rapport à 5,9 milliards de dollars en 1984. Enfin, les exportations de pièces ont grossi de 11,9 p. 100 pour totaliser 11,5 milliards de dollars comparativement à 10,3 milliards de dollars en 1984. La demande accumulée qui s'est maintenue pour les véhicules de fabrication canadienne ainsi que les pièces faites au Canada et destinées aux usines d'assemblage de véhicules des États-Unis ont largement contribué à la progression des exportations canadiennes.

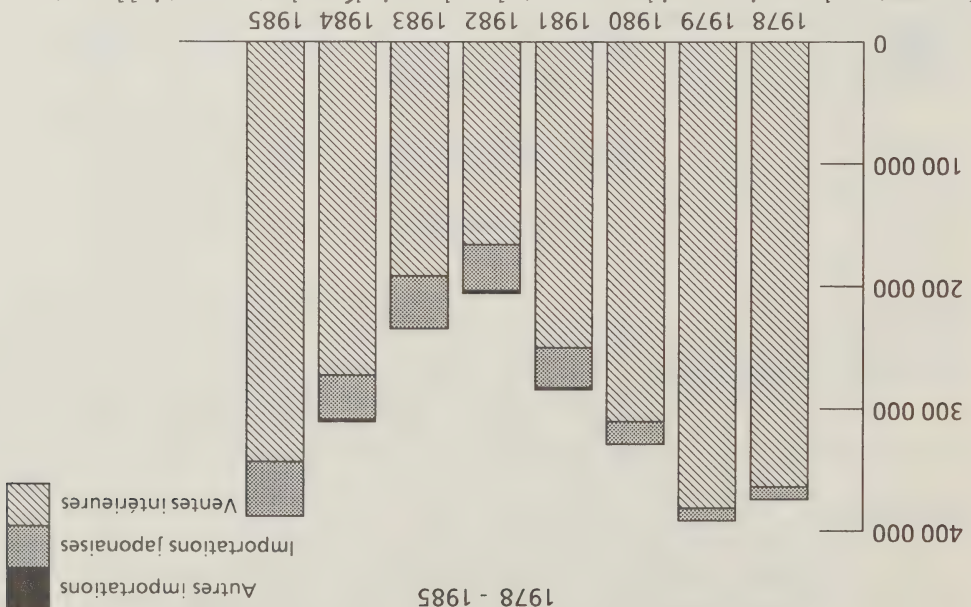
Graphique 4
COMMERCE CANADA - ÉTATS-UNIS DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE
1979 - 1985



Graphique 3

VENTES DE VÉHICULES COMMERCIAUX AU CANADA

1978 - 1985



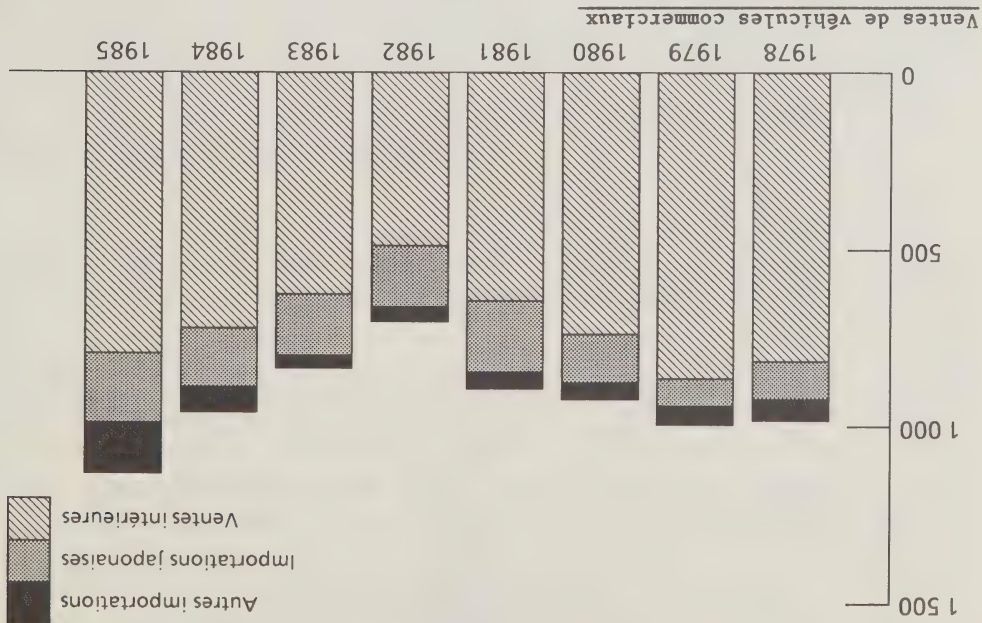
Les ventes de camions poids moyen et lourd, qui dépendent essentiellement d'activités économiques comme la circulation des biens et les travaux de construction, ont également été florissantes. Elles ont totalisé 29 654 unités, par rapport à 23 675 unités l'année précédente, ce qui représente une augmentation de 25,3 p. 100 qui se compare favorablement à la hausse des ventes de camions légers.

Les ventes de la société Ford se sont élargies dans les proportions suivantes: 23,3 p. 100 pour les camions de poids moyen et lourd; 32,1 p. 100, Freightliner; 26,8 p. 100, International; 31,2 p. 100, Mack; 19,7 p. 100, Pacar; 27,5 p. 100, Western Star; et 13,3 p. 100, General Motors.

COMMERCE CANADA - ÉTATS-UNIS DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE

Le commerce d'automobiles entre le Canada et les États-Unis est principalement régi par l'Accord canado-américain sur les produits de l'automobile (Pacte de l'automobile) instauré en 1965. Cet accord a joué un rôle de premier plan dans l'évolution de l'industrie canadienne. Il prévoit la circulation en franchise de nouveaux véhicules et de pièces d'équipement d'origine à certaines conditions préétablies, et il a servi à rationaliser la production de pièces et de véhicules canadiens et américains. Plus de 80 p. 100 de la production canadienne des véhicules sont destinés au marché américain et approximativement 70 p. 100 du marché canadien sont occupés par des véhicules de fabrication américaine. En l'espace de 20 ans, soit de 1965 à 1985, le commerce bilatéral des produits de l'automobile entre le Canada et les États-Unis a fait un bond énorme, passant de 1,2 milliard à 62,6 milliards de dollars.

Graphique 2
VENTES DE VOITURES DE TOURISME AU CANADA
1978 - 1985
(en milliers d'unités)



Les ventes de véhicules commerciaux au Canada ont enregistré une forte hausse en 1985 - 25,9 p. 100 - pour s'établir à 393 194 unités par rapport à 312 292 unités en 1984. En 1985, les producteurs nord-américains de camions et les importateurs ont maintenu leurs parts de marché respectives de 87,6 p. 100 et 12,3 p. 100. En 1983, les producteurs nord-américains possédaient 79 p. 100 du marché.

Le lancement sur le marché de nouveaux camions légers compétitifs, fabriqués au Canada, en particulier les mini-fourgonnettes de Chrysler, allié aux ventes renforcées de camionnettes des sociétés GM et Ford, a contribué à faire baisser le degré de pénétration des importations de 19,5 p. 100 en 1982 à 12,3 p. 100 en 1984-1985. Mais les statistiques sont quelque peu gonflées en faveur des producteurs nord-américains, en raison des ventes importantes de mini-fourgonnettes qui, bien qu'elles tombent dans la catégorie des camions s'adressent principalement au marché des véhicules de tourisme.

TABLEAU 2

Ventes de voitures de tourisme au Canada

1978-1985

(en milliers d'unités)

Année	Ventes in- térieures	Total des importations	Part totale des importations	Importations japonaises	Part de marché des japonais	Total
1978	816	173	17,5	113	11,4	989
1979	864	139	13,9	80	8,0	1 003
1980	741	191	20,5	138	14,8	932
1981	647	257	28,4	208	23,0	904
1982	489	224	31,4	178	25,0	713
1983	625	218	25,9	177	20,9	843
1984	725	246	25,3	171	17,6	971
1985	795	342	30,1	199	17,5	1 137

Source : Statistique Canada.

Ventes de voitures de tourisme importées

Les ventes de voitures de tourisme importées au Canada sont passées à 342 000 unités en 1985, comparativement à 246 000 unités en 1984, soit une augmentation de 39 p. 100, comparativement à une majoration de 9,7 p. 100 des ventes de voitures de fabrication nord-américaine. En conséquence, le taux de génération des importations est passé de 25,3 p. 100 en 1984 à 30,1 p. 100 en 1985. Les ventes de voitures de fabrication japonaise se sont chiffrées à 199 000 unités par rapport à 171 000 unités en 1984, soit une hausse de seulement 28 000 unités ou 16,4 p. 100. Les Japonais ont donc maintenu leur part de marché à 17,5 p. 100. Les importations de voitures japonaises sont restées assujetties aux accords de restriction volontaire.

La pénétration accrue des importations s'explique essentiellement par la forte hausse des ventes de la société sud-coréenne Hyundai Motors sur les marchés d'importation, laquelle a écoulé 79 000 voitures en 1985, comparativement à 25 000 unités l'année précédente. La part du marché canadien des voitures de tourisme de la société Hyundai est donc passée de 2,6 p. 100 en 1984 à environ 7 p. 100 en 1985. Ainsi, plus de la moitié de la hausse des ventes à l'importation résulte des ventes accrues de Hyundai, qui accède au rang de premier importateur pour l'année 1985. Les sociétés japonaises Honda et Toyota se sont respectivement classées aux deuxième et troisième rangs.

PRODUCTION DE VÉHICULES COMMERCIAUX

Les camionnettes, les fourgonnettes, les camions poids moyen et poids lourd ainsi que les autobus entrent dans la catégorie des véhicules commerciaux. En 1985, la production de véhicules commerciaux au Canada a atteint un sommet de 859 500 unités (augmentation de 6,5 p. 100), battant ainsi le record précédent de 807 314 unités établi en 1984. Les fourgons classiques de Chrysler Canada et ses populaires mini-fourgonnettes à traction avant ont toutes été montées au Canada.

Sur un total de 859 500 véhicules commerciaux assemblés au Canada en 1985, Chrysler Canada a expédié 390 120 unités, soit 45,4 p. 100 de ce total. Cette même année, la société a déclaré un nouveau record de production représentant une hausse de 7,1 p. 100 par rapport au sommet précédent de 364 377 unités en 1984.

GM Canada a expédié 279 000 camions et autobus en 1985, comparativement à 277 000 unités l'année précédente. Enfin, la production de camions de Ford Canada s'est accrue de 5,8 p. 100 pour atteindre 164 000 unités en 1985, comparativement à 155 000 unités en 1984.

VENTES DE VOITURES DE TOURISME

La reprise économique soutenue tant au Canada qu'aux États-Unis s'est traduite par un climat stable amenant les consommateurs à dépenser davantage pour des biens durables comme les automobiles et les camions légers. La hausse des niveaux d'emploi général, la diminution du taux de chômage et la baisse des taux d'intérêt ont incité les consommateurs, tant canadiens qu'américains, à dépenser beaucoup plus. Les taux moins élevés des prêts à la consommation, favorisés par les offres de financement à taux réduit assorties d'options gratuites des fabricants de véhicules ont propulsé les ventes canadiennes de voitures de tourisme à un niveau record.

En effet, au Canada, les ventes de voitures de tourisme se sont chiffrées à 1 137 216 unités en 1985 (augmentation de 17,1 p. 100), comparativement à 971 210 unités en 1984. Le record précédent remonte à 1979, avec des ventes totales de 1 003 000 unités. Toutefois, contrairement à 1984, année pour laquelle les fabricants nord-américains de véhicules ont été à l'origine de la croissance quasi-totale du marché, en 1985 ils n'ont saisi que 42,2 p. 100 de la croissance totale du marché de 166 000 voitures de tourisme. La part du marché des voitures de tourisme détenue par les producteurs nord-américains de véhicules au Canada est donc tombée de 74,6 p. 100 en 1984 à 69,9 p. 100 en 1985. Les producteurs nord-américains ont vendu 794 965 voitures en 1985, comparativement à 724 932 unités en 1984, soit une hausse de 9,7 p. 100.

TABLEAU 1
PRODUCTION CANADIENNE DE VÉHICULES AUTOMOBILES
1978-1985
(en milliers d'unités)

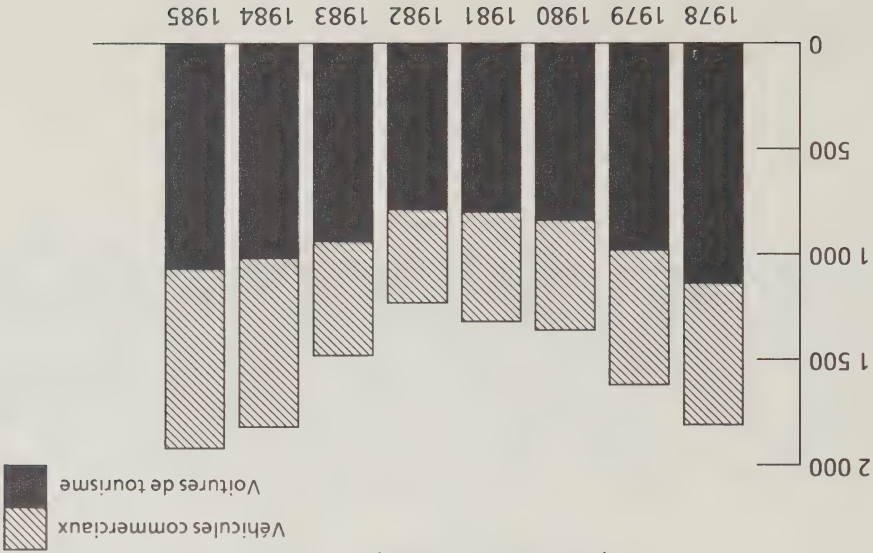
Année	Voitures de tourisme	Écart en %	Véhicules commerciaux	Écart en %	Total	Écart en %
1978	1140	-	678	-	1818	-
1979	988	(13,3)	644	(5,0)	1632	(10,2)
1980	847	(14,3)	527	(18,2)	1374	(15,8)
1981	806	(4,8)	524	(0,6)	1330	(3,2)
1982	794	(1,5)	448	(15,5)	1242	(6,6)
1983	940	18,4	547	22,1	1487	19,8
1984	1023	8,8	807	47,5	1830	21,8
1985	1071	4,7	856	6,5	1930	5,5

Source : Rapports Ward.

- Remarques : 1. Les chiffres indiqués entre parenthèses indiquent un écart négatif.
2. Les fortes augmentations de la production de camions enregistrées en 1983 et en 1984 tiennent compte de la production de mini-fourgonnettes de Chrysler qui, à des fins statistiques, tombent dans la catégorie des camions.

Graphique 1

PRODUCTION CANADIENNE DE VÉHICULES AUTOMOBILES
1978 - 1985
(en milliers d'unités)



Investissement national

Les sociétés nord-américaines investissent toujours massivement pour améliorer la qualité de la fabrication et lancer de nouvelles gammes de produits tout en continuant de réduire les coûts. Entre 1980 et 1985, les dépenses d'immobilisations ont représenté une moyenne annuelle de 550 millions de dollars au Canada et de 4,9 milliards de dollars aux États-Unis. AMC est en train de construire une usine d'assemblage ultra-moderne à Brampton, en Ontario, au coût de 760 millions de dollars. Cette usine bénéficiera d'une exclusivité mondiale de production et fabriquera 150 000 nouvelles automobiles intermédiaires par an. GM a annoncé plusieurs investissements, le plus important étant celui de 2 milliards de dollars dans le projet "Autoplex" dont l'objet est de mettre au point une nouvelle gamme de voitures à traction avant. Les sociétés Chrysler et Ford ont également récemment investi dans leurs installations canadiennes, en particulier dans les domaines de la robotique et de l'automatisation. Enfin, les fabricants canadiens de pièces d'automobiles ont considérablement investi dans la mise au point de techniques et de procédés nouveaux.

SOCIÉTÉS D'ASSEMBLAGE DE VÉHICULES EN 1985

Structure sectorielle

Les quatre grandes sociétés d'assemblage de véhicules au Canada sont les suivantes : General Motors du Canada Ltée, Ford Canada Ltée, Chrysler Canada Ltée et American Motors Canada Ltée. Elles assurent presque toute la fabrication d'automobiles et la quasi totalité de la production canadienne de camions. En donnant l'accès en franchise sous conditions, le Pacte de l'automobile conclu entre le Canada et les États-Unis a permis aux producteurs de véhicules de l'un et l'autre pays de rationaliser la production.

Production de voitures de tourisme

En 1985, les sociétés canadiennes d'assemblage de véhicules ont fonctionné à pleine capacité et produit 1 070 800 voitures de tourisme, soit 4,7 p. 100 de plus qu'en 1984 (1 022 728). La production de voitures déclarée en 1985 a été supérieure de 34,9 p. 100 à la production enregistrée pendant la récession de 1982, qui avait chuté à un niveau jamais atteint de 794 000 unités. C'est la troisième année de suite qu'elle poursuit son ascension pour répondre à la demande accumulée de voitures tant au Canada qu'aux États-Unis. La baisse des prix du pétrole a engendré aux États-Unis une demande stable de grosses voitures de construction canadienne. Souignons également la demande élevée de voitures de taille moyenne construites à l'usine de GM à Oshawa et des modèles mini-compactes Tempo et Topaz construits par Ford à Oakville, en Ontario. Pour certains modèles de grosses voitures de tourisme, comme les Pontiac Bonneville et Cutlass Supreme de GM, les Crown Victoria et Grand Marquis de Ford, le Canada était la seule source d'approvisionnement d'Amérique du Nord. Ce fut également le cas pour les mini-tourgonnettes de Chrysler. Plus de 80 p. 100 de la production canadienne de véhicules ont été exportés vers les États-Unis.

Valeur ajoutée

Le gouvernement n'a cessé d'encourager les fabricants asiatiques et européens à s'approvisionner en pièces d'automobiles au Canada. Le secteur canadien des pièces d'automobiles a pris part à des séminaires, à des missions commerciales et à d'autres activités visant à améliorer sa position concurrentielle.

Mesures douanières

Le 24 mai 1985, pour donner suite aux préoccupations exprimées par l'industrie, le ministre des Finances a annoncé l'apport de nouvelles modifications au Tarif des douanes. Grâce à celles-ci, le traitement spécial accordé en vertu du Tarif de préférence générale (TPG) aux importations de pièces de véhicules automobiles provenant des pays en développement a été remplacé par un taux représentant les deux tiers du taux de la nation la plus favorisée (NPF) équivalant à environ 7 p. 100. À compter du 1^{er} janvier 1987, les automobiles et autres véhicules automobiles provenant de pays en développement ont été aussi assujettis à un taux représentant les deux tiers du taux NPF, lequel s'établit à environ 6 p. 100 en raison des réductions des taux qui découlent des négociations commerciales multilatérales du Tokyo Round. Ces mesures font suite à une recommandation du Groupe d'étude sur l'industrie canadienne de l'automobile.

ANNONCES D'IMPORTANTS INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS

Depuis ces dernières années, le gouvernement canadien encourage les constructeurs asiatiques d'automobiles à investir au Canada pour élargir et renforcer l'assise de l'industrie canadienne de la fabrication d'automobiles. En 1985, des constructeurs d'automobiles japonais et coréens ont annoncé d'importants investissements dans les secteurs de l'assemblage et des pièces d'automobiles au Canada.

- Le 22 juillet 1985, Toyota Motor Corporation a annoncé qu'elle construirait une usine d'assemblage d'automobiles intégrée à Cambridge, en Ontario. L'investissement direct estimatif sera de l'ordre de 400 millions de dollars et il engendrera une production annuelle initiale de 50 000 automobiles de la catégorie 1,6 litre. L'usine fournira de l'emploi à un millier de travailleurs.

- Le 29 août 1985, la société coréenne Hyundai Motor Company a annoncé qu'elle investirait plus de 300 millions de dollars dans la construction d'une usine d'assemblage de voitures de tourisme au Canada. L'usine sera construite à Bromont, au Québec; elle commencera à produire en 1988, et elle devrait avoir une capacité estimative de 100 000 unités d'ici à 1990. Elle emploiera quelque 1 200 travailleurs.

- Honda a annoncé qu'elle doublerait son investissement dans l'usine d'assemblage d'Alliston, en Ontario, pour le porter à 200 millions de dollars, et qu'elle accroîtrait la production à 80 000 unités par an. L'usine emploiera quelque 700 travailleurs.

INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE

Rapport annuel sur l'industrie de l'automobile

Chaque année, le ministère de l'Expansion Industrielle régionale publie un rapport dans lequel il fournit des analyses complètes et des données statistiques, et évalue le rendement de l'industrie et ses perspectives d'avenir. Le rapport de 1985 est le troisième rapport annuel ainsi publié.

Ressources humaines

Le gouvernement a reconnu le problème des ressources humaines lié aux défis concurrentiels de taille que doit relever l'industrie canadienne de l'automobile. En janvier 1985, de concert avec les provinces du Québec et de l'Ontario, le ministre de l'Emploi et de l'Immigration a créé un groupe d'étude sur les ressources humaines, composé de représentants du secteur privé et chargé d'effectuer une étude dans l'industrie canadienne de l'automobile. Le groupe en question était coprésidé par Maurice Ferrey, président, American Motors (Canada) Inc., Patrick Lavallée, président de l'Association des fabricants de pièces d'automobiles du Canada, et Robert White, président des travailleurs canadiens de l'automobile (TCA). L'étude a été présentée au ministre de l'Emploi et de l'Immigration au début de 1986. Ses auteurs ont abordé plusieurs questions intéressant la gestion des ressources humaines, les aptitudes requises, la formation et la mobilité des travailleurs et l'incidence de facteurs d'ordre concurrentiel sur les niveaux de l'emploi dans l'industrie de l'automobile. Le rapport est en cours de révision.

Politique commerciale

Le gouvernement canadien a continué à collaborer avec le gouvernement nippon en vue de limiter les exportations de véhicules japonais, en vertu d'accords de restriction volontaire (AKV), pour aider l'industrie dans ses efforts de restructuration des programmes et pour éviter la perturbation du marché canadien.

Le 13 juillet 1985, le gouvernement canadien a conclu une entente avec le ministère japonais du commerce international et de l'industrie (MITI) pour limiter les exportations de voitures de tourisme japonaises au Canada entre le 1^{er} avril 1985 et le 31 mars 1986 à environ 18 p. 100 du marché canadien de voitures de tourisme prévu pour 1985.

Investissement

Le gouvernement canadien a continué d'encourager les fabricants canadiens et étrangers de véhicules et de pièces à investir dans le secteur. Un certain nombre d'initiatives ont été prises dans le secteur des pièces d'automobiles pour promouvoir la formation de coentreprises et l'échange de technologies entre les fabricants de pièces canadiens et japonais.

SYNOPSIS

En 1985, l'industrie de l'automobile a continué de jouer un rôle important dans la reprise de l'économie canadienne, en faisant preuve d'une remarquable fermeté en matière de rendement, pour la troisième année consécutive.

L'industrie a enregistré des ventes records de 1 137 119 voitures de tourisme en 1985, ce qui représente une augmentation de 17,1 p. 100 par rapport à 1984 - 971 000 voitures vendues - et un record de vente encore jamais atteint. Le précédent sommet remontait à 1979, avec un million de voitures vendues. La croissance du marché canadien des camions a été encore plus marquée: 26,1 p. 100, avec un record de vente de 393 716 camions en 1985, par rapport à 312 292 en 1984. La production de voitures et de véhicules commerciaux (camions et autobus) a, elle aussi, atteint un nouveau sommet de 1 930 300 unités, soit une hausse de 5,5 p. 100 par rapport à une production de 1 830 000 véhicules l'année précédente au Canada. Quant aux livraisons de pièces, exprimées en valeur nominale, elles ont augmenté de 10,9 p. 100 par rapport à 11,3 milliards de dollars, comparativement à 10,2 milliards de dollars en 1984. Les livraisons de 1985 représentent plus du double des livraisons de 1982.

Un tel raffermissement a eu pour effet de relever le niveau d'emploi dans l'industrie canadienne de l'automobile qui, en passant à 129 000 travailleurs, bat le record précédent de 124 000 atteint en 1984 et représente une augmentation de près de 30,8 p. 100 par rapport à 1982, année pendant laquelle l'industrie canadienne de l'automobile comptait 98 700 travailleurs. Plusieurs facteurs économiques favorables expliquent cette évolution, notamment la reprise économique soutenue, la baisse des taux d'intérêt et une hausse du revenu disponible réel, qui ont tous fait monter la demande à un niveau encore jamais atteint.

Le PNB canadien a connu une hausse remarquable de 4,5 p. 100, marquant ainsi la troisième année consécutive de la reprise économique. Les dépenses nationales, les dépenses de consommation en tête, ont largement compensé un secteur commercial fléchissant et se sont traduites par un rebondissement des investissements dans les entreprises. L'inflation s'est maintenue à un niveau modéré, qui a représenté une moyenne de 4 p. 100 en 1985, soit une légère baisse par rapport à 1984 (4,4 p. 100). L'emploi canadien, dans l'ensemble, a augmenté de 2,8 p. 100, et le taux de chômage a régulièrement baissé en 1985, tombant de 11,2 p. 100 en janvier à 10 p. 100 en décembre.

INITIATIVES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Le gouvernement fédéral a pris un certain nombre d'initiatives pour améliorer le climat économique et commercial au profit de l'industrie.

Le présent rapport sur l'industrie canadienne de l'automobile est le troisième document traitant de ce sujet, publié par le ministre de l'Expansion industrielle régionale (MEIR). Il donne suite à la recommandation des groupes de travail de 1978 et de 1983, de publier chaque année un rapport sur la performance de l'industrie de l'automobile.

Le rapport contient une analyse et une évaluation du rendement de l'industrie canadienne de l'automobile pour l'année 1985. D'après ses principales conclusions, l'industrie a réalisé de grands progrès pour ce qui est de la restructuration et de la mise au point de nouvelles gammes de produits. Mais l'industrie nord-américaine de l'automobile fait toujours face à la vive concurrence que lui livrent le Japon et plusieurs pays nouvellement industrialisés. Elle poursuit ses efforts visant à restreindre l'avantage du Japon en matière de coûts, en particulier les coûts de production de petites voitures.

Au cours des trois dernières années, la situation et le rendement de l'industrie de l'automobile se sont améliorés de façon spectaculaire. En effet, l'industrie a enregistré des profits records qui lui ont permis d'effectuer les investissements nécessaires dans des usines et des produits nouveaux et d'utiliser des technologies de fabrication avancées. De très bons résultats ont également été obtenus en matière d'amélioration de la productivité, de réduction des coûts et d'abaissement des seuils de rentabilité. Enfin, les relations de travail se sont améliorées.

Dans la poursuite de ses efforts, l'industrie a bénéficié de politiques fédérales et provinciales destinées à renforcer sa compétitivité et à promouvoir sa croissance et son rendement commercial. Certaines de ces politiques sont exposées en détail dans le premier chapitre du rapport.

Les gouvernements maintiendront leurs politiques visant à assurer un climat économique et commercial propice à la croissance industrielle et à l'expansion commerciale, mais c'est l'industrie qui fait le nécessaire pour atteindre ces objectifs, afin de relever les défis concurrentiels croissants qu'elle affronte. Toutefois, des échanges soutenus et nouveaux entre tous les intéressés influant sur le secteur s'imposeront pour s'assurer que l'industrie de l'automobile contribue pleinement à l'économie canadienne.

L'année 1985 a marqué le vingtième anniversaire de l'Accord canado-américain sur les produits de l'automobile (APA) communément appelé Pacte de l'automobile. L'Accord, qui prévoit le commerce en franchise de pièces d'équipement d'automobiles d'origine entre les deux pays, a contribué à l'essor spectaculaire du commerce bilatéral. En effet, les échanges commerciaux de pièces d'automobiles entre le Canada et les États-Unis sont passés de 1,2 milliard en 1965 à 62,6 milliards de dollars en 1985. Le Pacte de l'automobile englobe environ 95 p. 100 de l'ensemble du commerce des produits de l'automobile entre les deux pays.

Tableau 1	Production canadienne de véhicules automobiles, 1978-1985	5
Tableau 2	Ventes de voitures de tourisme au Canada, 1978-1985	7
Tableau 3	Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile, 1983-1985	11
Tableau 4	Commerce Canada - outre-mer des produits de l'automobile, 1983-1985	14
Tableau 5	Tendances des coûts et des recettes -- Trois grands constructeurs de véhicules, 1981-1985	17
Tableau 6	Frais de personnel et recettes -- Trois grands constructeurs d'automobiles, 1981-1985	19
Tableau 7	Production canadienne par employé - Trois grands constructeurs d'automobiles, 1981-1985	20
Tableau 8	Performance financière des quatre grandes entreprises d'assemblage du Canada, 1978-1985	22
Tableau 9	Rendement de l'actif des trois grands constructeurs canadiens d'automobiles, 1984-1985	23
Tableau 10	Structure de l'industrie canadienne des pièces d'automobiles	30
Tableau 11	Investissement de capitaux dans l'industrie canadienne des pièces d'automobiles, 1978-1985	32
Tableau 12	Importations canadiennes de pièces d'automobiles en provenance de pays choisis	34
Tableau 13	Tendances de la production mondiale de véhicules d'assemblage du Canada, 1978-1985	37
Tableau 14	Usines étrangères en Amérique du Nord	41
Tableau 15	Pénétration japonaise par pays, 1983-1985	45
Tableau 16	Prévisions de ventes de voitures de tourisme au Canada ..	54

GRAPHIQUES

Graphique 1	Production canadienne de véhicules automobiles, 1978-1985	5
Graphique 2	Ventes de voitures de tourisme au Canada, 1978-1985	8
Graphique 3	Ventes de véhicules commerciaux au Canada, 1978-1985	9
Graphique 4	Commerce Canada-États-Unis des produits de l'automobile, 1979-1985	10
Graphique 5	Commerce Canada-outre-mer des produits de l'automobile, 1979-1985	13
Graphique 6	Emploi dans l'industrie canadienne de l'automobile 1979-1985	15
Graphique 7	Ventes nettes des quatre grandes entreprises par secteur, 1978-1985	21
Graphique 8	d'assemblage du Canada, 1978-1985	32
Graphique 9	Livraisons de pièces d'automobiles au Canada, 1978-1985	38
	Tendances de la production mondiale de véhicules	

INTRODUCTION	1
--------------	---

PREMIER
CHAPITRE

SITUATION DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE EN 1985	1
----------------------------------------------------------------	---

Synopsis	1
Initiatives du gouvernement fédéral	1
Industrie de l'automobile	2
Annonces d'importants investissements étrangers	3
Sociétés d'assemblage de véhicules en 1985	4
Production de véhicules commerciaux	6
Ventes de voitures de tourisme	6
Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile	9
Commerce Canada - outre-mer des produits de l'automobile	12
Tendances de l'emploi et des relations de travail	14

CHAPITRE II

TENDANCES DE LA PERFORMANCE FINANCIÈRE ET DU CONTRÔLE DES COÛTS DANS L'INDUSTRIE CANADIENNE DE LA FABRICATION DE VÉHICULES	17
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

Introduction	17
Tendances du contrôle des coûts	17
Tendances de la productivité	19
Performance financière des constructeurs canadiens d'automobiles	20

CHAPITRE III CONDITIONS DE LA PERFORMANCE ET DE LA COMPÉTIVITÉ DE

L'INDUSTRIE CANADIENNE DES PIÈCES D'AUTOMOBILES	29
-------------------------------------------------	----

Éléments extérieurs	29
Structure du secteur canadien des pièces d'automobiles	29
Livrations de pièces d'automobiles	31
Avantage du Canada à l'égard des coûts	33
Tendances de l'approvisionnement externe	33

CHAPITRE IV

CONTEXTE INTERNATIONAL	37
------------------------	----

Synopsis	37
Industrie américaine de l'automobile	39
Industrie européenne de l'automobile	42
Industrie japonaise de l'automobile en 1985	45
Industrie de l'automobile de la Corée du Sud	48
Autres pays en développement	50

CHAPITRE V PERSPECTIVES DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE

Changements d'ordre international qui influenceront sur l'industrie canadienne de l'automobile	51
Facteurs influant sur la demande de véhicules automobiles au Canada	52
Autres facteurs influant sur la demande d'automobiles	53
Prévisions relatives au marché canadien	54
Perspectives des constructeurs canadiens de véhicules automobiles	55
Perspectives des fournisseurs	55

Voici le troisième rapport annuel sur l'industrie canadienne de l'automobile préparé par la Direction du matériel de transport automobile du ministère de l'Expansion industrielle régionale. Vous y trouverez une analyse complète et une évaluation de la performance de l'industrie en 1985 et des facteurs mondiaux qui influent sur celle-ci. Le rapport contient également des données statistiques pour plusieurs années qui intéresseront l'industrie, ses analystes et ses chercheurs.

Cette année, M. Hussain Choudhry a rempli les fonctions de principal analyste, et la préparation du rapport lui a été confiée. Les données statistiques ont été établies par Lynn MacDiarmid.

Les commentateurs fournis par des représentants de la Société des fabricants de véhicules à moteur (SFVM), de l'Association des fabricants de pièces de véhicules d'automobiles du Canada (AFPVAC), des Travaillleurs canadiens de l'automobile (TCA), et des sociétés General Motors du Canada Ltée, Ford Canada Ltée et Chrysler Canada Ltée ont été d'une grande utilité pour la préparation du rapport. Le Ministère est très reconnaissant envers ces personnes et ces organisations, pour l'aide précieuse qu'elles lui ont fournie pendant la préparation du rapport.

Direction générale du transport routier,
maritime et ferroviaire
Ministère de l'Expansion industrielle régionale
1987

RAPPORT SUR L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE EN 1985



Rapport sur l'industrie canadienne de l'automobile en 1985

Canada

Gouvernement
du Canada
Regional Industrial
Expansion

Gouvernement
du Canada
Expansion industrielle
régionale



CAI
RLE
-R21



Industry, Science and
Technology Canada

Industrie, Sciences et
Technologie Canada

Canada

Report on the Canadian Automotive Industry in 1986



REPORT ON THE CANADIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY IN 1986

Surface Transportation and Machinery Branch
Industry, Science and Technology Canada
Ottawa, Ontario

July 1988

FOREWORD

In 1983, the Automotive Industry Task Force recommended that the government issue an annual report on the performance of the Canadian automotive industry. This recommendation was accepted and annual reports have been published since 1983. This report covers developments in the industry in 1986.

The primary objective of these annual reports is to provide a consistent base of statistics which can be used by industry, labour, government, analysts and researchers. The report also provides a brief overview of major events that influenced the industry during the year under review, and highlights key trends that may be evident from the statistical data.

The Department appreciates the assistance of all segments of the automotive industry in the preparation of this report.

CANADIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY DEVELOPMENTS IN 1986

The year 1986 was one of rapid change in the Canadian automotive industry, characterized by intense import competition, significant swings in currency markets and continuing innovation in production techniques. It was also the year in which two potentially profound trade negotiations were launched - the Canada-U.S. Free Trade Agreement and the eighth round of the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) negotiations.

After two decades of rationalization under the Auto Pact, the Canadian automotive industry is highly dependent on the North American market and is highly sensitive to North American market trends. However, with increasing internationalization and competition, the domestic industry has come under increasing pressure to adapt to the changing world environment. In this context, in order to assess the adequacy of existing policies affecting the sector, the Department of Regional Industrial Expansion commenced a review of Canadian automotive policy in consultation with all segments of the industry.

The North American market remains the largest and most mature automotive market in the world. With an established and efficient distribution system to reach a sophisticated consumer market, it is a relatively easy market to access for foreign automobile producers. As a result, efficient and competitive offshore producers have gained a substantial foothold.

Automobile sales in the North American market increased marginally in 1986 over 1985. This increased demand was largely satisfied by offshore producers whose share of the market reached 28.4 percent, the highest level to date. Automobile sales in Canada declined slightly from the record level in 1985 - a downturn in demand which equally affected domestically produced and imported automobile sales.

Demand for commercial vehicles remained strong in North America and sales exceeded those in 1985, the previous record sales year. This increase was shared equally by North American and Japanese-built vehicles.

In 1986, the Japanese limited exports of automobiles to the United States to 2.3 million units. Canada also obtained assurances from Japan that there would be no disruption of the Canadian market in 1986/87.

Of major importance in 1986 was the rebalancing of North American currencies with both Japanese and European currencies. This had a negative effect on sales by European producers. However, their market share loss and declining profitability in North America were offset by strong sales in the domestic and other world markets.

Despite the rapid appreciation of the yen, there was no indication of any appreciable impact on the viability of the Japanese industry, as firms responded quickly with offsetting cost-cutting measures and higher prices. However, the new dollar-yen relationship encouraged Japanese automobile

companies to accelerate their move toward the production of expensive and specialized models more directly competitive with the North American models assembled in Canada.

Currency rebalancing accelerated the trend towards increased Asian investment in North American-based assembly plants and parts manufacturing facilities. New production by Japanese companies is already flowing from plants in the United States and several more are in the construction or planning stage for Canada and the U.S. For example, in 1986 General Motors of Canada and Suzuki Motors of Japan announced plans to construct an assembly plant and stamping facility in Canada with a capacity of 200 000 units annually to come fully onstream in 1992.

Japanese parts manufacturers are also investing in parts manufacturing in North America either by direct investment or through joint ventures. It is estimated that several hundred Japanese parts manufacturers could be in production in Canada and the United States by 1990 - a major competitive challenge for North American parts manufacturers.

The internationalization of the automotive industry continues and North American vehicle manufacturers are increasing their efforts to establish relationships with Asian producers. Each of the major vehicle companies has entered into equity investments, joint ventures, licensing arrangements and technical agreements to share production expertise and to source small and mid-size cars to help improve its competitive position in the North American market. General Motors has a strong interest in Isuzu and Suzuki as well as a joint venture in California with Toyota. General Motors also has a 50 percent interest in Daewoo Motors in South Korea. Ford owns a 25 percent share of Mazda and has an interest in KIA in South Korea. Ford also owns 70 percent of Ford Lio Ho Motor Company in Taiwan. Chrysler has an interest in Mitsubishi. In short, the internationalization of the automotive industry means that automobile imports will continue to feature prominently in the corporate strategies of the traditional North American producers.

Another significant factor influencing automotive production is the introduction of new automated and robotized production machinery. Automation has already lowered the minimum, efficient annual production scale for individual product lines. Increased use of flexible, automated equipment in the assembly of automobiles has permitted a wider range of products to be assembled on the same line. It has also permitted automobile companies to enter markets at relatively low assembly levels while offering a number of variations of the same model.

In 1986, there was a further evolution in the role of the automobile assembler towards the co-ordination of the production system. North American companies are seeking to reduce costs and capital outlays by greater outside purchasing of major components and sub-assemblies. They are working more closely with component suppliers to ensure that the problems of financing, design, quality and costs are resolved co-operatively. This suggests there will be fewer suppliers for each final assembler; special parts will be obtained from single

sources; and longer-term association with suppliers will be developed. It is likely that this supply process will be further developed in the future as vehicle assemblers endeavour to reduce costs and improve product quality.

According to some forecasts, the recovery of the North American industry over the past three years may have peaked, and current levels of production and employment may never again be exceeded. Slower growth through the remainder of the 1980s and predictions that motor vehicle markets in Canada and the United States are approaching saturation suggest that vehicle sales are unlikely to grow at more than one to two percent annually over this period. Rising competition from imports and "transplant" assembly in Canada and the U.S. in an environment of slow growth and rapid technological innovation will continue to exert pressure on North American vehicle and parts producers over the next decade.

Clearly, Canadian vehicle producers and parts manufacturers may expect to face an increasingly complex and competitive business environment in the future.

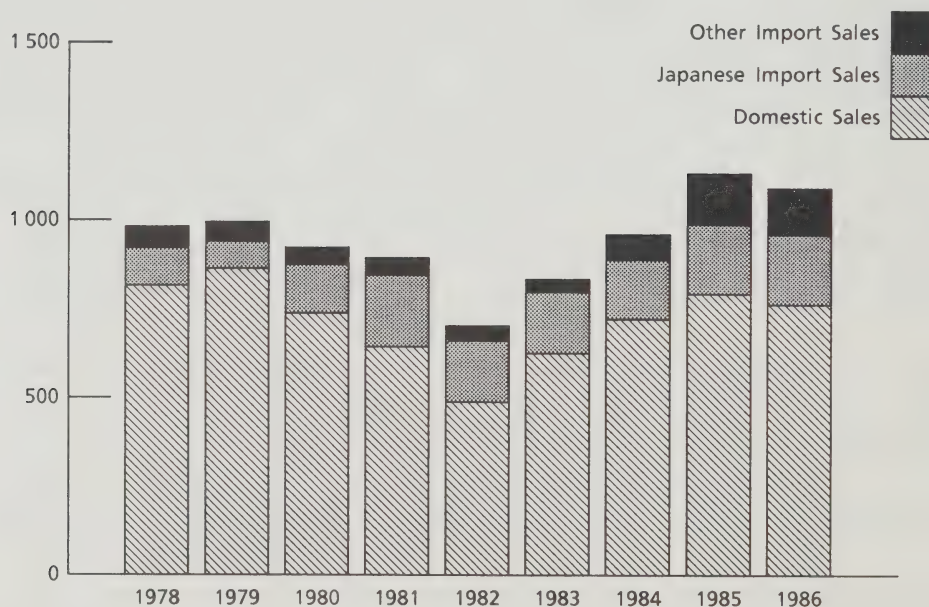
1986 STATISTICAL SUMMARY

Market Trends

Market demand for automobiles and commercial vehicles increased in Western Europe but was static in Japan. Total North American vehicle sales reached 17.8 million units, up from 17.2 million units in 1985 (Appendix Table 1.1). This increase can be attributed to sales in the United States.

In Canada, sales of North American type automobiles were down by 4.2 percent to 762 000 units but maintained a market share of 69.8 percent. Sales of imported automobiles also declined in 1986 but Japanese automobile sales remained the same as in 1985 on a unit basis.

Figure 1
PASSENGER CAR SALES IN CANADA
1978 - 1986
('000 units)



Commercial vehicle sales in Canada in 1986 were up almost 11 percent to 436 128 units. Sales of North American type trucks increased by 10.2 percent to 379 598 units, while sales of Japanese light trucks increased by 16.4 percent (Figure 2).

Figure 2
COMMERCIAL VEHICLE SALES IN CANADA
1978 - 1986
(Units)



Production Trends

Worldwide vehicle production reached an all time high in 1986 of 45.7 million units, up from 45.2 million in 1985, an increase of over one percent.

TABLE 1
WORLD MOTOR VEHICLE PRODUCTION TRENDS
(million)

	1984		1985		1986	
	<u>Units</u>	<u>% Share</u>	<u>Units</u>	<u>% Share</u>	<u>Units</u>	<u>% Share</u>
North America (U.S. and Canada)	12.8	30.6	13.6	30.0	13.2	28.9
Western Europe	12.7	30.4	13.5	29.9	14.2	31.0
Japan	11.5	27.5	12.3	27.2	12.3	26.9
Eastern Europe	3.0	7.2	3.2	7.0	3.1	6.8
Others	<u>1.8</u>	<u>4.3</u>	<u>2.6</u>	<u>5.9</u>	<u>2.9</u>	<u>6.4</u>
Total	41.8	100.0	45.2	100.0	45.7	100.0

Source: Wards Automotive News

Vehicle production declined in North America to 13.2 million units, three percent below the 1985 production level. Japan's vehicle production remained constant while in Western Europe vehicle production rose to 14.2 million units, an increase of 5.1 percent.

North American Vehicle Production

In the United States, motor vehicle production dropped by two percent in 1986. Automobile production was down 3.1 percent to 11.4 million units, although commercial vehicle production in the United States increased by 10 percent (Appendix TABLE 1.1).

Commercial vehicle production in Canada in 1986 declined by 58 000 units, or 6.8 percent from the previous year. Automobile production in Canada was down by almost one percent.

TABLE 2
CANADIAN MOTOR VEHICLE PRODUCTION, 1978-1986
('000 UNITS)

<u>Year</u>	<u>Passenger Cars</u>	<u>% Change</u>	<u>Commercial Vehicles</u>	<u>% Change</u>	<u>Total</u>	<u>% Change</u>
1978	1 140	-	678	-	1 818	-
1979	988	(13.1)	644	(5.0)	1 632	(10.2)
1980	847	(14.3)	527	(18.2)	1 374	(15.8)
1981	806	(4.8)	524	(0.6)	1 330	(3.2)
1982	794	(1.5)	448	(15.5)	1 242	(6.6)
1983	940	18.4	547	22.1	1 487	19.8
1984	1 023	8.8	807	47.5	1 830	21.8
1985	1 071	4.7	856	6.5	1 930	5.5
1986	1 062	(0.8)	798	(6.8)	1 860	(3.6)

Source: . Ward's Reports and MVMA

Notes: (1) Minus figures in the brackets.

(2) Truck production in 1983 and 1984 included Chrysler's mini-vans.

The downturn in vehicle production experienced by North American companies did not reflect the continuing strength of vehicle sales in Canada and the United States. Increasing automobile assembly by Japanese companies in North America and the continuing pressure of imports caused North American companies to reduce their output. The mounting presence by offshore companies in automobile assembly in North America is outlined in TABLE 3.

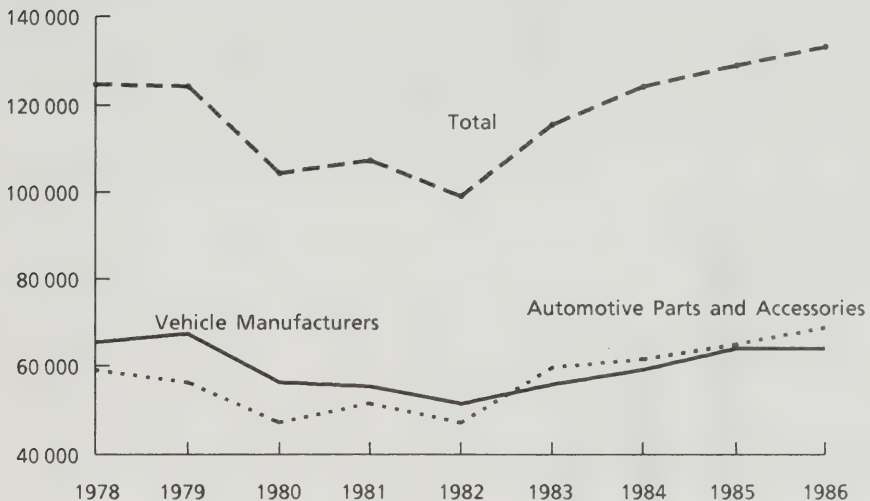
TABLE 3
NON-TRADITIONAL PLANTS IN NORTH AMERICA

<u>Company</u>	<u>Capacity Units (cars)</u>	<u>Start- up Year</u>
Honda - Ohio	350 000	1982
Honda - Ontario	80 000	1986
Nissan - Tennessee	200 000	1983
Toyota - California	250 000	1984
Kentucky	200 000	1988
Toyota - Ontario	50 000	1988
Mazda - Michigan	300 000	1987
Mitsubishi - Illinois	240 000	1988
Fuji - Indiana	120 000	1989
GM/Suzuki - Ontario	200 000	1988
Hyundai - Quebec	<u>100 000</u>	1989
Total	2 090 000	

Employment

Employment in the automotive sector in Canada reached a record total of 132 600 workers compared to 129 120 workers in 1985. Increases in employment were experienced in all segments of the industry including the parts sector which grew to 63 600 workers.

Figure 3
EMPLOYMENT IN THE CANADIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY BY SECTOR
1978 - 1986
(Units)



Trade in Automotive Products

Canada had an overall trade surplus in the automotive sector of \$68.3 million in 1986 compared to \$1.4 billion in 1985 and \$3 billion in 1984.

Canada - United States Trade

Over 95 percent of automotive trade between the two countries falls under the provisions of the Auto Pact. More than 80 percent of Canadian motor vehicle assembly output is exported to the United States and approximately 70 percent of Canadian vehicle sales are met by imports from the United States.

Canadian exports of automotive products to the U.S. in 1986 increased by two percent to \$34.5 billion. This rate of increase was lower than the previous two years, reflecting a softening in demand in the United States market and increased competition from imports.

TABLE 4

CANADA-UNITED STATES TRADE IN AUTOMOTIVE PRODUCTS, 1984-1986
(RECONCILED BASIS)

	Annual Totals			Value Change		Percentage Change	
	1984	1985	1986	1985	1986	1985	1986
	(C\$ M)					(%)	
Exports (United States Imports from Canada)							
Cars	13 085	15 277	16 428	2 192	1 151	16.8	7.5
Trucks and other motor vehicles	5 880	6 422	5 804	542	-618	9.2	-9.6
Parts	10 287	11 512	11 577	1 225	65	11.9	0.6
Tires and tubes	598	592	675	-6	83	-1.0	14.0
Total	29 850	33 803	34 484	3 953	681	13.2	2.0
Imports (Canadian Imports from the U.S.)							
Cars	6 085	8 048	8 628	1 963	580	32.3	7.2
Trucks and other motor vehicles	2 039	2 504	2 824	465	320	22.8	12.8
Parts	15 446	17 488	17 680	2 042	192	13.2	1.1
Tires and tubes	345	264	227	-81	-37	-23.5	-14.0
Total	23 915	28 304	29 359	4 389	1 055	18.4	3.7
Balance							
Car	7 000	7 229	7 800	229	571		
Trucks and other motor vehicles	3 841	3 918	2 980	77	-938		
Parts	-5 159	-5 976	-6 103	-817	-127		
Tires and tubes	253	328	448	75	120		
Total	5 935	5 499	5 125	-436	-374		

Excluded: adjustments to values of imported parts for special tooling charges.

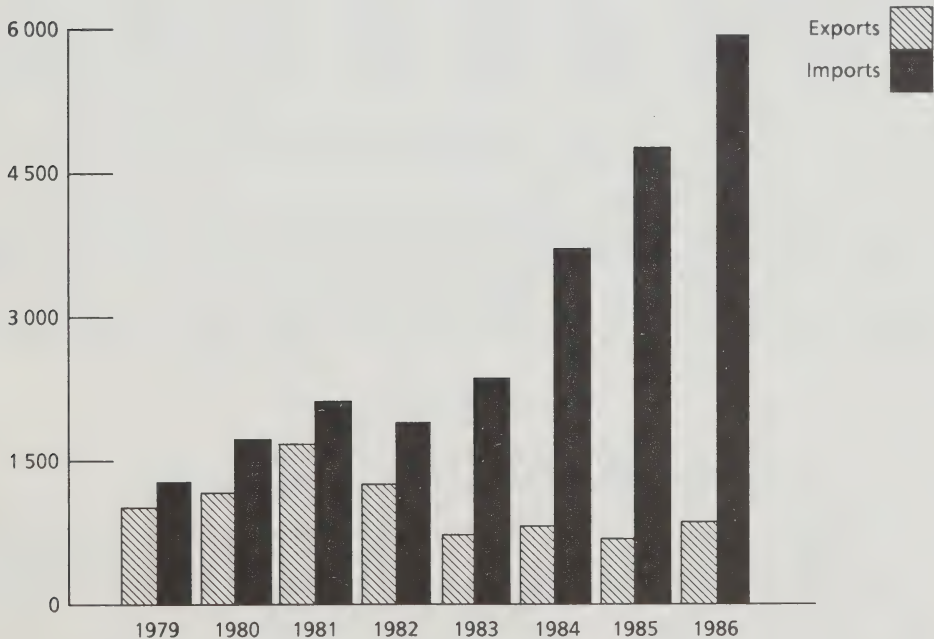
Source: Statistics Canada

In 1986, Canada posted a \$5.1 billion trade surplus in automotive trade with the United States down \$374 million from 1985.

Automotive Trade With Other Countries

The trade deficit in automotive products with countries other than the United States grew to a record \$5.1 billion in 1986 compared to \$4.1 billion in 1985. The increasing trade deficit is attributed to rising imports of parts to service imported vehicles, increasing sourcing of original equipment parts from lower-cost sources by North American vehicle producers, and importation of parts for the assembly of automobiles in Canada by Japanese companies. In 1986, Mexico had become the second largest supplier of automotive parts to Canada, mainly engines and engine parts imported by the North American companies for vehicle assembly.

Figure 4
CANADA - OVERSEAS TRADE IN AUTOMOTIVE PRODUCTS
1979 - 1986
(\$ millions)



FINANCIAL PERFORMANCE

The financial performance of the North American automobile companies in Canada in any year reflects the strength of the market for the companies' products and such variables as product mix, new line start-up costs, plant renovations, work stoppages and security of parts and material supplies. In 1986, General Motors continued to modernize the Oshawa complex and introduced a new product program at Ste-Thérèse. Ford introduced new procedures and technology at Oakville, and Chrysler was engaged in a new product development program. Each of the companies had extensive sales incentives and low-rate financing programs designed to encourage sales and maintain market share. The costs and revenues for 1986 reflect these factors (TABLE 5).

TABLE 5
COSTS AND REVENUE TRENDS ---
BIG THREE CANADIAN VEHICLE MANUFACTURERS, 1981-1986

	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>1986</u>
Revenue (\$M)	17 380	18 083	24 232	31 997	37 180	38 178
Cost of Sales (\$M)	17 677	18 341	23 419	29 862	35 476	36 928
Revenue / Cost	0.98	0.99	1.04	1.07	1.05	1.04
Unit Sales (thousands)	1 686	1 576	2 036	2 471	2 692	2 631
Revenue/Unit	10 308	11 474	11 946	12 949	13 811	14 511
Cost Unit	<u>10 485</u>	<u>11 638</u>	<u>11 502</u>	<u>12 085</u>	<u>13 178</u>	<u>14 036</u>
Gross Profit Margin/Unit (177)		(164)	444	864	633	475

Although revenue from sales increased by 2.7 percent over 1985, the cost of sales or operating costs increased by 4.1 percent resulting in a slight decline in the revenue-cost ratio. This was reflected in the gross profit margin per unit of sales which dropped by 24 percent in 1986.

The trend in cost-control by the North American companies in Canada continued in 1986 (TABLE 6).

TABLE 6
EMPLOYMENT PAYROLL COST AND REVENUE
BIG THREE CANADIAN VEHICLE MANUFACTURERS, 1981-1986

	<u>Unit Sales</u> <u>('000)</u>	<u>Sales Revenue</u> <u>(\$ M)</u>	<u>Employment</u>	<u>Payroll</u> <u>(\$ M)</u>	<u>Payroll/</u> <u>Unit Sales</u> <u>(\$)</u>	<u>Payroll/</u> <u>Employee</u> <u>(\$)</u>	<u>Payroll</u> <u>as % of</u> <u>Sales</u>
1981	1 686	17 380	66 396	1 734	1 028.47	26 116	9.98
1982	1 576	18 083	60 579	1 720	1 091.37	28 393	9.51
1983	2 036	24 323	68 938	2 128	1 045.19	30 868	8.75
1984	2 471	31 997	73 639	2 564	1 037.64	34 819	8.01
1985	2 692	37 180	75 962	2 899	1 076.89	38 164	7.80
1986	2 631	38 178	72 687	2 878	1 093.88	39 594	7.54

Source: Company Financial Reports

Employment in the Big Three vehicle companies (assembly and captive parts) declined by 3 275 workers in 1986, down four percent from 1985, although payroll costs only decreased by \$21 million. Payroll per unit of sales increased by \$17. This is reflected in the payroll per employee, which increased by three percent in 1986. However, payroll as a percent of sales revenue declined marginally, continuing the trend which occurred during the 1980s.

Trends in Vehicle Output per Employee

As shown in TABLE 7, the number of vehicles produced per employee peaked at 30.8 in 1984. In 1985, there was a slight reduction and, in 1986, the number declined to 29.1 per employee. This decline in 1985 and 1986 may be attributed to the extensive refurbishing of the GM Oshawa complex and the model change-over programs.

TABLE 7
CANADIAN VEHICLE OUTPUT PER EMPLOYEE
BIG THREE VEHICLE MANUFACTURERS, 1981-1986

	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>1986</u>
Vehicle Production ('000)	1 281	1 236	1 502	1 830	1 930	1 860
Employment*	55 500	51 400	55 900	59 400	63 900	64 000
Vehicles/Employee	23.1	24.1	26.9	30.8	30.2	29.1

Source: Company financial reports, Ward's Reports

* Employment figures in this table include only assembly workers.

Capital Spending

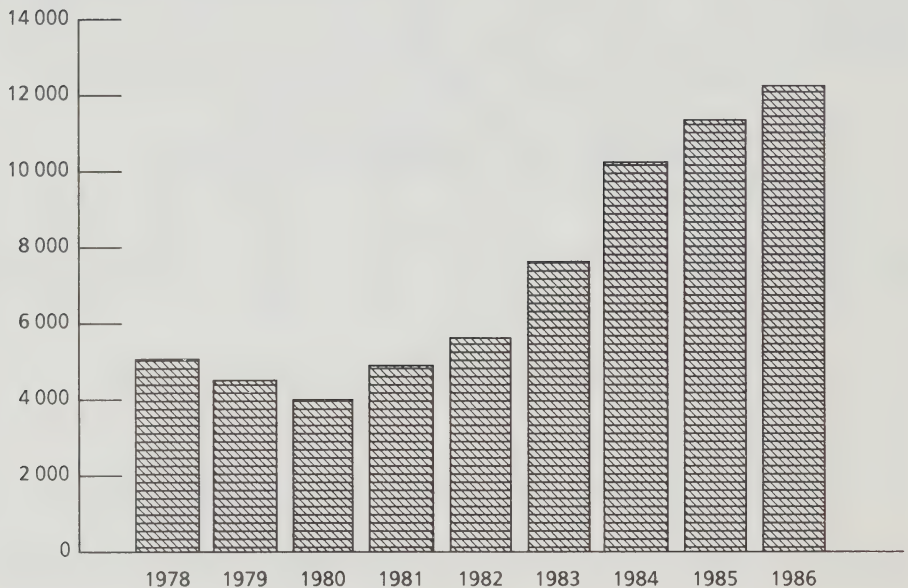
Capital spending on plant and equipment by the North American vehicle producers in Canada in 1986 was \$1 138 million, an increase of 20 percent over the previous year. General Motors' expenditures for the development of the Autoplex at Oshawa and the new product program at Ste-Thérèse accounted for a substantial portion of the total industry capital outlay.

THE CANADIAN PARTS INDUSTRY

The automotive parts industry in Canada produces components for use in the assembly of vehicles, and parts and accessories for the aftermarket or replacement market. It is made up of three classes of manufacturers: in-house facilities of the vehicle producers, which in 1986, accounted for approximately 45 percent of production; foreign-owned independent parts producers responsible for about 40 percent of total output; and independent Canadian parts manufacturers which accounted for 15 percent of production. The Canadian-owned parts segment consists of several hundred small to medium-sized companies while the foreign-owned multinational independent segment is composed of 12 to 15 large companies.

Total automotive parts production in 1986 was \$13.4 billion, of which 80 percent was exported, principally to the United States. Approximately 85 percent was original equipment parts used in the assembly of vehicles by the motor vehicle companies. The remaining 15 percent was sold as aftermarket parts.

Figure 5
CANADIAN MOTOR VEHICLE PARTS SHIPMENTS
1978 - 1986
(\$ millions)



Exports of parts to the United States were up by \$65 million to \$11.6 billion in 1986 (Table 5.2). Parts exports to other countries were up 39 percent to \$418 million compared to \$301 million in 1985.

Investment

Capital investment by Canadian automotive parts manufacturers in 1986 increased by 21 percent over 1985, continuing an investment trend that began in 1983.

TABLE 8
CAPITAL INVESTMENT IN CANADIAN AUTOMOTIVE-PARTS INDUSTRY, 1978-1986

<u>Year</u>	<u>Capital Expenditures</u> \$Millions
1978	201.4
1979	330.9
1980	786.9
1981	666.5
1982	189.8
1983	164.0
1984	203.2
1985	332.1
1986	402.9

STATISTICAL APPENDIX

TABLE OF CONTENTS

1. Sales

1.1 Retail Sales of Motor Vehicles in Canada and the United States, 1970-1986	20
1.2 Canadian Sales of North American Cars by Size, 1970-1986	21
1.3 United States Sales of North American Cars by Size, 1970-1986	22
1.4 Canadian Sales of New Passenger Cars by Origin, 1964-1986	23
1.5 U.S. Sales New Passenger Cars by Origin, 1964-1986	24
1.6 Road Motor-vehicle Registrations in Canada, 1980-1985	25
1.7 Top-Ten Vehicle Manufacturers in the World by Total Output, 1985	26
1.8 International Sourcing Pattern of Original-equipment Parts of the Five Major Motor Vehicle Manufacturers	27

2. Shipments

2.1 Value of Shipments in Canadian Automotive Industry, 1976-1986	30
-------------------------------------------------------------------------	----

3. Production

3.1 North American Production of Motor Vehicles, 1965-1986	32
3.2 Canadian Truck Production, 1975-1986	33
3.3 U.S. Truck Production, 1975-1986	34

4. Investment

4.1 New Capital Expenditures in the Canadian Automotive Industry, 1976-1986	36
-----------------------------------------------------------------------------------	----

5. Trade and Auto Pact Data

5.1 Canadian-overseas Trade in Automotive Products, 1969-1986	38
5.2 Canada-United States Trade in Automotive Products, 1970-1986	39
5.3 Overall Net Production to net Sales-value Ratios Achieved by Auto Pact Companies in Canada, 1972-1986	40
5.4 Actual Canadian Value-added (CVA) as a Percentage of Cost of Sales Compared to CVA Commitments of all Auto Pact Producers, 1976-1986	41
5.5 Total Canadian Value-added by Category of Production for the Four Major Vehicle Manufacturers in Canada, 1964-1986	42

5.6	Automotive Industry, Selected Current and Capital Account Transactions Between Canada and the United States, 1982-1985	43
5.7	Scheduled Tariff Changes under the General Agreement on Trade and Tariffs for Most Favoured Nations Ad Valorem Rates of Duty, Tariff Items 43803-1 and 61815-1	45

6. Employment

6.1	Employment Related to Automotive Manufacturing in Canada, 1964-1986	48
6.2	Employment Related to Automotive Manufacturing in the U.S., 1972-1986	49
6.3	Canadian Automotive Parts Industry by Number of Employees, 1985	50

7. Vehicle-assembly and Parts-manufacturing Plants in Canada

7.1	Major Motor-vehicle Assembly and Parts-manufacturing Plants in Canada	52
7.2	A Partial List of Major Automotive Parts Plants in Canada	54
7.3	Joint Ventures and Direct Investment Projects in 1986 Automotive Parts	58

Note: Because of the variety of sources from which these statistical tables have been taken, totals will not always agree. The differences can be attributed to the variety of methods used in obtaining the various statistics.

1. SALES

TABLE 1.1

Retail Sales of Motor Vehicles in Canada and the United States, 1970-1986
('000 Units)

AUTOMOBILES				TRUCKS			
YEAR	NORTH AMERICAN	OVERSEAS IMPORT	TOTAL	NORTH AMERICAN	OVERSEAS IMPORT	TOTAL	TOTAL VEHICLES
1. CANADA							
1970	497	143	640	125	9	134	774
1971	592	188	780	147	13	160	940
1972	654	205	859	190	17	207	1 066
1973	783	188	971	235	20	256	1 227
1974	797	146	943	288	19	307	1 249
1975	836	154	989	310	17	327	1 317
1976	793	153	946	331	14	345	1 291
1977	798	194	991	338	16	354	1 345
1978	816	173	989	364	13	377	1 366
1979	863	140	1 003	381	12	393	1 396
1980	741	191	932	312	22	334	1 266
1981	647	257	904	251	36	287	1 191
1982	489	224	713	167	40	207	920
1983	625	218	843	193	45	238	1 081
1984	725	246	971	274	39	313	1 284
1985	795	342	1 137	345	48	393	1 530
1986	762	329	1 091	368	51	419	1 510

Source: Statistics Canada.

AUTOMOBILES				TRUCKS			
YEAR	NORTH AMERICAN	OVERSEAS IMPORT	TOTAL	NORTH AMERICAN	OVERSEAS IMPORT	TOTAL	TOTAL VEHICLES
2. U.S.							
1970	7 120	1 285	8 405	1 746	65	1 811	10 216
1971	8 681	1 570	10 251	2 011	85	2 096	12 347
1972	9 327	1 623	10 950	2 486	143	2 632	13 575
1973	9 676	1 763	11 439	2 916	228	3 144	14 583
1974	7 454	1 413	8 867	2 512	171	2 683	11 550
1975	7 053	1 587	8 640	2 249	231	2 480	11 120
1976	8 611	1 498	10 109	2 944	237	3 181	13 290
1977	9 109	2 075	11 184	3 353	323	3 676	14 860
1978	9 312	2 000	11 312	3 776	337	4 113	15 425
1979	8 328	2 300	10 628	3 000	500	3 500	14 128
1980	6 578	2 398	8 976	2 002	484	2 486	11 462
1981	6 206	2 324	8 530	1 852	448	2 300	10 830
1982	5 757	2 222	7 979	2 151	410	2 561	10 540
1983	6 795	2 386	9 181	2 588	464	3 052	12 233
1984	7 951	2 439	10 390	3 484	607	4 091	14 481
1985	8 205	2 834	11 038	3 912	766	4 678	15 716
1986	8 216	3 235	11 451	3 944	923	4 867	16 318

Source: Motor Vehicle Manufacturers' Association (MVMA) and Ward's Reports.

TABLE 1.2

Canadian Sales of North American Cars by Size, 1970-1986
(Units)

YEAR	SUB-COMPACT	PERCENT TOTAL	COMPACT	PERCENT TOTAL	INTER- MEDIATE	PERCENT TOTAL	FULL-SIZE	PERCENT TOTAL	LUXURY	PERCENT TOTAL	TOTAL SALES
1970	8 882	1.80	101 192	20.46	156 136	31.57	214 785	43.43	13 556	2.74	494 551
1971	38 616	6.85	108 280	19.22	158 687	28.16	234 656	41.64	23 259	4.13	563 498
1972	45 645	7.41	132 550	21.51	185 856	30.16	206 830	33.57	45 308	7.35	616 189
1973	81 739	10.89	164 783	21.96	233 914	31.18	213 909	28.51	55 927	7.45	750 272
1974	89 969	11.61	183 062	23.63	239 003	30.85	209 102	26.99	53 600	6.92	774 736
1975	74 552	10.29	185 894	25.66	229 364	31.66	222 581	30.73	11 963	1.65	724 354
1976	70 483	8.89	245 047	30.91	249 235	31.44	215 451	27.18	12 502	1.58	792 718
1977	56 060	7.03	245 805	30.81	266 784	33.44	214 287	26.86	14 775	1.85	797 711
1978	96 154	11.80	248 046	30.43	263 448	32.32	191 113	23.44	16 435	2.02	815 196
1979	152 432	17.67	236 832	27.46	243 132	28.19	203 388	23.58	26 738	3.10	862 522
1980	140 214	18.92	228 745	30.86	205 813	27.77	148 145	19.99	18 350	2.48	741 267
1981	136 696	21.45	198 078	31.08	184 443	28.94	105 406	16.54	12 604	1.98	637 227
1982	156 874	32.36	124 944	25.78	145 237	29.96	50 705	10.46	6 959	1.44	484 719
1983	205 942	33.56	135 226	22.04	197 672	32.21	66 016	10.76	8 817	1.44	613 673
1984	235 429	33.01	178 527	25.03	206 740	28.99	79 030	11.08	13 531	1.90	713 257
1985	237 047	30.22	202 286	25.88	245 966	31.47	79 961	10.23	16 567	2.12	781 827
1986	232 949	30.90	187 465	24.87	234 511	31.11	81 752	10.85	17 227	2.29	753 904

SOURCE: MVMA.

TABLE 1.3

United States Sales of North American Cars by Size, 1970-1986
(Units)

YEAR	SUB-COMPACT	PERCENT TOTAL	COMPACT	PERCENT TOTAL	INTER- MEDIATE	PERCENT TOTAL	FULL-SIZE	PERCENT TOTAL	LUXURY	PERCENT TOTAL	TOTAL SALES
1970	138 259	1.93	1 157 250	16.18	2 434 906	34.04	3 033 092	42.40	389 280	5.44	7 152 787
1971	721 814	8.74	1 174 090	14.21	2 330 502	28.20	3 500 140	42.36	536 890	6.50	8 263 436
1972	809 014	9.75	1 267 350	15.27	2 360 920	28.45	3 332 215	40.15	529 277	6.38	8 298 776
1973	1 072 440	11.09	1 687 379	17.45	2 909 511	30.09	3 258 475	33.70	741 884	7.67	9 669 689
1974	791 901	10.63	1 557 854	20.91	2 539 193	34.09	2 016 375	27.07	543 598	7.30	7 448 921
1975	1 167 393	17.27	1 678 500	24.83	1 974 772	29.21	1 587 852	23.49	352 395	5.21	6 760 912
1976	1 041 050	12.10	2 436 219	28.31	2 845 207	33.06	1 898 857	22.06	385 240	4.48	8 606 573
1977	994 936	10.93	2 364 838	25.97	3 009 209	33.05	2 276 561	25.00	458 910	5.04	9 104 454
1978	1 209 320	13.20	2 224 380	24.28	3 007 774	32.84	2 137 160	23.33	581 547	6.35	9 160 181
1979	1 762 050	21.42	1 936 150	23.54	2 334 500	28.38	1 708 790	20.77	483 936	5.88	8 225 426
1980	1 670 721	25.40	1 674 755	25.46	1 835 799	27.91	1 075 267	16.35	321 710	4.89	6 578 252
1981	1 661 401	26.77	1 523 044	24.54	1 741 694	28.07	951 534	15.33	328 183	5.29	6 205 856
1982	1 738 589	30.20	1 104 083	19.18	1 618 078	28.11	928 467	16.13	367 441	6.38	5 756 658
1983	2 034 807	29.95	924 639	13.61	2 247 042	33.07	1 157 519	17.04	431 292	6.35	6 795 299
1984	2 306 206	29.00	1 309 390	16.47	2 457 048	30.90	1 232 368	15.50	646 511	8.13	7 951 523
1985	1 296 863	15.81	2 562 588	31.24	2 463 556	30.03	1 077 308	13.14	804 389	9.81	8 204 704
1986	1 325 325	16.14	2 461 192	29.97	2 540 491	30.93	1 115 789	13.59	772 091	9.40	8 214 888

Source: 1970 through 1975 are registrations (figures are low because of incomplete reports from some states).
1976 and subsequent years are retail sales -- Ward's Automotive Reports.

TABLE 1.4

Canadian Sales of New Passenger Cars by Origin, 1964-1986
(Units)

Year	Total Sales		Domestic		Total Imported		Japanese	
	Volume		Volume	Percent	Volume	Percent	Volume	Percent
1964	616 759		550 823	89.3	65 936	10.7	-	-
1965	708 716		633 641	89.4	75 075	10.6	2 834	0.4
1966	694 820		626 986	90.2	67 834	9.8	2 742	0.4
1967	679 435		605 049	89.1	74 386	10.9	5 617	0.8
1968	741 915		637 393	85.9	104 522	14.1	15 859	2.1
1969	760 803		638 270	83.9	122 533	16.1	39 033	5.1
1970	640 360		497 185	77.7	143 175	22.3	65 569	10.2
1971	780 762		592 319	75.9	188 443	24.1	106 552	13.7
1972	858 959		653 933	76.1	205 026	23.9	116 860	13.6
1973	970 828		782 914	80.6	187 914	19.4	111 467	11.5
1974	942 797		796 840	84.5	145 957	15.5	87 609	9.3
1975	989 280		835 679	84.5	153 601	15.5	95 772	9.7
1976	946 488		793 201	83.8	153 287	16.2	101 558	10.7
1977	991 398		797 752	80.5	193 646	19.5	134 900	13.6
1978	988 890		815 994	82.5	172 896	17.5	113 166	11.4
1979	1 003 008		863 554	86.1	139 454	13.9	79 879	8.0
1980	932 060		740 767	79.5	191 293	20.5	138 107	14.8
1981	904 195		646 942	71.6	257 253	28.4	207 639	23.0
1982	713 481		489 435	68.6	224 046	31.4	178 174	25.0
1983	843 318		625 088	74.1	218 230	25.9	176 525	20.9
1984	971 210		724 932	74.6	246 278	25.4	171 204	17.6
1985	1 137 216		794 965	69.9	342 251	30.1	199 221	17.5
1986	1 091 117		761 867	69.8	329 250	30.2	198 410	18.2

Source: Statistics Canada.

TABLE 1.5

U.S. Sales of New Passenger Cars by Origin, 1964-1986
(Units)

Year	Total Sales	Domestic		Total Imported		Japanese	
	Volume	Volume	Percent	Volume*	Percent	Volume*	Percent
1964	8 100 865	7 616 734	94.0	484 131	6.0	N/A	-
1965	9 232 504	8 763 219	94.9	469 285	5.1	18 067	0.2
1966	8 978 657	8 377 425	93.3	601 232	6.7	40 183	0.5
1967	8 286 472	7 567 884	91.3	718 588	8.7	69 188	0.8
1968	9 610 257	8 624 820	89.7	985 437	10.3	109 586	1.2
1969	9 545 295	8 464 375	88.7	1 080 920	11.3	189 160	2.0
1970	8 364 950	7 115 537	85.1	1 249 413	14.9	312 777	3.7
1971	10 209 375	8 676 284	85.0	1 533 091	15.0	578 977	5.7
1972	10 907 503	9 321 502	85.5	1 586 001	14.6	628 918	5.8
1973	11 402 261	9 669 689	84.8	1 732 572	15.2	742 621	6.5
1974	8 838 244	7 448 921	84.3	1 389 323	15.7	592 113	6.7
1975	8 614 524	7 050 120	81.8	1 564 404	18.2	807 931	9.4
1976	10 097 692	8 606 573	85.2	1 491 119	14.8	931 182	9.2
1977	11 168 708	9 104 454	81.5	2 064 254	18.5	1 399 338	12.5
1978	11 300 477	9 307 563	82.4	1 992 914	17.6	1 414 260	12.5
1979	10 647 442	8 328 055	78.2	2 319 387	21.8	1 833 927	17.2
1980	8 978 584	6 578 252	73.3	2 400 332	26.7	1 908 413	21.3
1981	8 533 135	6 205 856	72.7	2 327 279	27.3	1 858 896	21.8
1982	7 978 872	5 756 658	72.2	2 222 214	27.9	1 801 481	22.6
1983	9 182 071	6 795 299	74.0	2 386 772	26.0	1 915 621	20.9
1984	10 390 815	7 951 523	76.5	2 439 292	23.5	1 906 204	18.3
1985	11 038 423	8 204 704	74.3	2 833 719	25.7	2 217 860	20.2
1986	11 452 566	8 214 888	71.7	3 237 678	28.3	2 375 818	20.7

* Imported includes captive imports for 1980 and subsequent years.

Source: Ward's.

TABLE 1.6

Road Motor vehicle Registrations in Canada, 1981-1985

	1981	1982	1983	1984	1985
Passenger Automobiles	10 199 388	10 530 355	10 731 520	10 780 667	11 118 071
Trucks and Truck-tractors	3 137 987	3 239 341	3 307 746	3 046 889	3 095 243
Buses	54 210	54 065	55 226	52 169	53 285
Motorcycles	406 871	431 453	466 411	470 445	452 526
Mopeds	-	-	-	-	35 397
Other	53 026	55 503	58 706	56 302	64 103
TOTAL	<u>13 851 482</u>	<u>14 310 717</u>	<u>14 619 609</u>	<u>14 406 472</u>	<u>14 818 625</u>

Source: Statistics Canada.

The statistics on road-vehicle registrations shown in this table have been obtained from the 12 provincial and territorial governments, each of which has its own distinct registration system. While each provincial or territorial system may be comprehensive and consistent within itself, the inconsistencies between the different provinces and territories pose serious problems for anyone trying to make use of national totals.

For all provinces and territories, the registration figures represent the total number of vehicles which held a registration in the reporting jurisdiction for all, or any part, of the licence year. However, there is some slight duplication when vehicles are registered in more than one province or territory during the same licence year. Although the Statistics Canada questionnaire asked for separate reporting of transfers from other provinces or territories, only Nova Scotia and British Columbia were able to supply this figure. Therefore, no adjustment was made. An analysis of these reports indicates that less than 1.7 percent of registrations of road motor-vehicles represents transfers from other provinces or territories.

Since 1980, information from the province of Quebec concerning registration is based on a count of the number of vehicles in circulation. In previous years, data shown in tabulations for Quebec were based on the number of registration transactions. However, because Quebec registrations change each time a vehicle is sold (unlike the other nine provinces where the licence plate stays with the vehicle), the transactions count tended to overstate the number of vehicles on the road in Quebec.

TABLE 1.7

Top-ten Vehicle Manufacturers in the World by Total Output, 1985

COMPANY	TOTAL OUTPUT (Units)
1. General Motors -- U.S.A.	9 077 049
2. Ford Motor -- U.S.A.	5 450 526
3. Toyota -- Japan	3 718 522
4. Nissan -- Japan	2 808 085
5. Volkswagen -- West Germany	2 385 349
6. Chrysler -- U.S.A.	1 936 583
7. Renault -- France	1 879 054
8. Peugeot -- France	1 818 816
9. Uaz -- U.S.S.R.	1 660 000
10. Fiat -- Italy	1 508 986

Note: Includes production from plants outside parent country.

Source: Motor Vehicle Manufacturers Association (MVMA) of the United States, World Motor Vehicle Data, 1987.

Data compiled by the MVMA from various overseas sources. Information was obtained from published reports issued by various vehicle associations outside the U.S. and from a number of other sources considered reliable. Therefore, and because of the numerous complex factors involved in determining vehicle ranking worldwide, the MVMA does not assume responsibility for the above classification.

TABLE 1.8

International Sourcing Pattern of Original-equipment Parts of the
Five Major Motor Vehicle Manufacturers
(\$C Million)

Model Year	U.S. Purchases from In-house Suppliers in Canada	Canadian Purchases from In-house Suppliers in U.S.A.	Column (a) Less Column (b)
	(a)	(b)	(c)
1965	17.4	522.2	- 504.8
1966	163.7	599.5	- 435.8
1967	209.0	716.1	- 507.1
1968	356.3	1 008.5	- 652.2
1969	406.8	1 298.7	- 891.9
1970	453.6	1 153.3	- 699.7
1971	639.0	1 428.1	- 789.1
1972	763.2	1 556.4	- 793.2
1973	801.7	1 804.0	-1 002.3
1974	713.0	2 083.2	-1 370.2
1975	796.7	2 209.1	-1 412.4
1976	1 165.6	2 772.2	-1 606.6
1977	1 520.6	3 365.8	-1 845.2
1978	2 222.0	N.A.	N.A.
1979	2 361.7	4 702.8	-2 341.1
1980	1 604.1	3 991.7	-2 387.6
1981	2 118.7	4 957.2	-2 838.5
1982	2 891.7	5 374.2	-2 482.5
1983	2 360.0	5 918.0	-3 558.0
1984	3 959.6	7 813.4	-3 853.8
1985	4 620.7	8 489.6	-3 868.9
1986	4 869.0	9 710.4	-4 841.4

Model Year	U.S. Purchases from Independent Suppliers in Canada	Canadian Purchases from Independent Suppliers in U.S.A.	
1965	74.3	236.4	- 162.1
1966	112.3	279.8	- 167.5
1967	172.1	304.6	- 132.5
1968	327.4	405.2	- 77.8
1969	430.9	485.5	- 54.6
1970	487.3	505.4	- 18.1
1971	574.5	484.4	90.1
1972	699.3	558.9	140.4
1973	888.4	748.8	139.6
1974	771.4	846.9	- 75.5
1975	875.8	1 051.1	- 175.3
1976	1 221.6	1 283.5	- 61.9
1977	1 530.0	1 519.9	10.1
1978	1 537.8	N.A.	N.A.
1979	1 812.0	1 560.0	25.2
1980	1 253.4	1 226.1	27.3
1981	1 385.1	1 450.7	- 65.6
1982	1 476.9	1 843.8	- 366.9
1983	1 922.1	2 067.4	- 145.3
1984	2 616.7	3 034.2	- 417.5
1985	3 381.4	3 871.4	- 490.0
1986	3 735.7	4 618.8	- 883.1

Note: Canadian purchases are for use in vehicle assembly in Canada only. These figures do not include parts imported for further manufacture or parts imported for re-export, either as parts or as CKD vehicles.

Source: Compiled from company responses to the Reisman Inquiry (1965-1977) and company Auto Pact Reports (1979-1986). 1978 data not available from Auto Pact Reports.

2. SHIPMENTS

TABLE 2.1

Value of Shipments in Canadian Automotive Industry, 1976-1986
(\$C Million)

Year	Motor-Vehicle Manufacturers (SIC* 323)	Truck Body & Trailer Manufacturers (SIC 324)	Motor Vehicle Parts & Accessories (SIC 325)	Automotive Fabric (SIC 188)	Total
1976	7 2776.1	304.7	3 112.3	305.5	10 998.6
1977	8 610.4	340.4	3 790.2	348.6	13 089.6
1978	10 070.1	426.1	4 692.0	427.7	15 615.9
1979	10 724.4	594.5	4 472.8	424.6	16 216.3
1980	10 071.1	618.4	3 609.7	424.5	14 723.7
1981	11 402.8	631.6	4 358.4	520.9	16 913.7
1982	12 343.6	483.4	5 059.7	479.2	18 365.9
1983	15 590.7	449.4	8 357.9	612.3	25 010.3
1984	21 262.9	981.9	11 019.5	816.9	34 081.2
1985	24 599.1	1 049.1	12 183.3	905.3	38 736.8
1986	25 093.9	1 174.8	12 222.0	999.7	39 490.4

* Standard Industrial Classification

SOURCE: Statistics Canada.

3. PRODUCTION

TABLE 3.1

North American Production of Motor Vehicles, 1965-1986
('000 Units)

Year	<u>Canada</u>		<u>U.S.A.</u>		<u>North America Total</u>	
	Volume	Percent	Volume	Percent	Volume	Percent
1965	846	7.1	11 114	92.9	11 960	100.0
1966	902	8.0	10 363	92.0	11 265	100.0
1967	947	9.5	8 992	90.5	9 939	100.0
1968	1 180	9.8	10 794	90.2	11 974	100.0
1969	1 353	11.7	10 182	88.3	11 535	100.0
1970	1 193	12.6	8 263	87.4	9 456	100.0
1971	1 373	11.4	10 650	88.6	12 023	100.0
1972	1 474	11.5	11 297	88.5	12 771	100.0
1973	1 575	11.1	12 663	88.9	14 238	100.0
1974	1 564	13.5	9 984	86.5	11 548	100.0
1975	1 442	13.9	8 965	86.1	10 407	100.0
1976	1 647	12.5	11 486	87.5	13 133	100.0
1977	1 775	12.3	12 699	87.7	14 474	100.0
1978	1 818	12.4	12 895	87.6	14 713	100.0
1979	1 632	12.4	11 475	87.6	13 107	100.0
1980	1 374	14.6	8 010	85.4	9 384	100.0
1981	1 280	13.9	7 941	86.1	9 221	100.0
1982	1 236	15.0	6 985	85.0	8 221	100.0
1983	1 502	13.9	9 226	86.1	10 728	100.0
1984	1 830	14.4	10 924	85.6	12 754	100.0
1985	1 930	14.2	11 648	85.8	13 578	100.0
1986	1 859	14.1	11 317	85.9	13 176	100.0

Source: Ward's Automotive Reports.

TABLE 3.2

Canadian Truck Production, 1975-1986
(Units)

YEAR	LIGHT	PERCENT OF TOTAL	MEDIUM AND HEAVY-DUTY	PERCENT OF TOTAL	TOTAL
1975	367 142	94.74	20 397	5.26	387 539
1976	482 807	96.45	17 753	3.55	500 560
1977	576 297	95.64	26 263	4.36	602 560
1978	629 743	95.99	26 316	4.01	656 059
1979	606 936	95.59	27 980	4.41	634 916
1980	506 274	95.97	21 248	4.03	527 522
1981	480 172	96.65	16 650	3.35	496 822
1982	434 138	96.94	13 682	3.06	447 820
1983	539 386	98.53	8 051	1.47	547 437
1984	793 873	97.81	17 849	2.19	811 722
1985	834 467	97.46	21 711	2.54	856 178
1986	771 102	97.28	21 578	2.73	792 680

Source: MVMA

TABLE 3.3

U.S. Truck Production, 1975-1986
(Units)

YEAR	LIGHT	PERCENT OF TOTAL	MEDIUM	PERCENT OF TOTAL	HEAVY- DUTY	PERCENT OF TOTAL	TOTAL
1975	1 945 498	85.62	200 271	8.82	126 391	5.56	2 272 160
1976	2 637 314	88.53	198 726	6.67	143 009	4.80	2 979 049
1977	3 048 767	88.80	203 653	5.93	180 809	5.27	3 433 229
1978	3 263 122	88.04	224 379	6.05	218 749	5.91	3 706 250
1979	2 608 076	85.89	189 477	6.24	239 153	7.88	3 036 706
1980	1 386 523	83.16	100 088	6.00	180 672	10.84	1 667 283
1981	1 445 403	84.98	88 666	5.21	166 839	9.81	1 700 908
1982	1 720 532	90.30	49 224	2.58	135 684	7.12	1 905 440
1983	2 096 297	86.47	126 548	5.22	201 459	8.31	2 424 304
1984	2 769 275	90.05	67 805	2.21	238 245	7.74	3 075 325
1985	3 045 990	90.74	78 279	2.33	232 636	6.93	3 356 906
1986	3 128 146	92.20	51 264	1.52	213 475	6.30	3 392 885

Source: Ward's Automotive Yearbook.

4. INVESTMENT

TABLE 4.1

New Capital Expenditures in the Canadian Automotive Industry, 1976-1986
(\$C Million)

	Motor Vehicle Manufacturers	Truck Body Manufacturers	Sub-Total	Motor-Vehicle Parts and Accessories	Total
1976	59.6	23.3	82.9	62.5	145.5
1977	152.5	24.1	176.6	109.6	286.2
1978	83.6	15.4	99.0	203.9	302.9
1979	111.4	41.7	153.1	330.9	484.0
1980	136.4	47.2	183.6	780.9	964.5
1981	272.9	32.2	305.1	666.5	971.6
1982	203.1	33.6	236.7	188.5	425.2
1983	463.2	12.6	475.8	140.5	616.3
1984	256.1	12.6	268.7	171.1	439.8
1985	713.6	8.9	722.5	332.1	1 054.6
1986	1 897.3	19.4	1 916.7	402.9	2 319.6

SOURCE: Statistics Canada.

5. TRADE AND AUTO PACT DATA

TABLE 5.1

Canadian-overseas Trade in Automotive Products, 1969-1986*
(\$C Million)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
<u>CANADIAN EXPORTS</u>																	
Motor Vehicles	141	114	117	126	204	421	427	614	711	558	634	656	440	281	346	225	222
Parts	99	85	88	119	142	180	171	195	314	445	420	556	404	254	280	301	418
Tires and Tubes	3	4	3	5	5	5	8	7	10	11	31	45	26	18	24	45	42
Re-exports	9	7	6	8	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134	197
TOTAL	252	210	214	258	358	621	615	826	1044	1035	1174	1693	1260	747	824	705	879
<u>CANADIAN IMPORTS</u>																	
Motor Vehicles	240	374	464	377	450	410	522	592	894	727	1159	1599	1413	1626	2176	3106	3954
Parts	130	133	191	212	260	206	231	235	262	365	355	342	379	613	1328	1460	1761
Tires and Tubes	19	27	42	57	70	82	79	110	146	202	208	187	115	128	207	207	220
TOTAL	389	534	697	646	780	698	842	937	1302	1294	1722	2128	1907	2367	3711	4773	5935
<u>BALANCES</u>																	
Motor Vehicles	(99)	(260)	(347)	(251)	(246)	11	(95)	22	(183)	(169)	(525)	(943)	(973)	(1345)	(1830)	(2881)	(3732)
Parts	(31)	(48)	(103)	(93)	(118)	(26)	(60)	(40)	52	180	65	214	25	(359)	(1048)	(1159)	(1343)
Tires and Tubes	(16)	(23)	(39)	(52)	(65)	(77)	(71)	(103)	(136)	(191)	(177)	(142)	(89)	(110)	(183)	(162)	(178)
Re-exports	9	7	6	8	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134	197
TOTAL	(137)	(324)	(483)	(388)	(422)	(82)	(227)	(111)	(258)	(259)	(548)	(435)	(647)	(1620)	(2887)	(4068)	(5056) = e

*CKDs are included sometimes in the parts category and sometimes in vehicle category.

Source: Statistics Canada.

TABLE 5.2

Canada-United States Trade in Automotive Products, 1970-1986

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
\$C MILLION																	
United States Imports from Canada*																	
Cars	1 538	1 943	2 046	2 272	2 540	2 858	3 430	4 032	4 723	4 345	4 452	5 145	7 170	8 973	13 085	15 277	16 428
Trucks, etc.	589	593	706	789	868	932	1 344	1 964	2 325	2 364	2 218	3 142	3 946	4 437	5 880	6 422	5 804
Parts	1 127	1 495	1 778	2 172	1 963	2 045	2 942	3 721	4 753	4 489	3 405	4 151	4 902	7 056	10 287	11 512	11 577
Tires and tubes	15	8	23	68	64	68	163	144	192	234	231	286	406	419	598	592	675
Total	3 269	4 039	4 553	5 301	5 435	5 903	7 879	9 861	11 993	11 432	10 306	12 724	16 424	20 885	29 850	33 803	34 484
Canadian Imports from United States																	
Cars	659	960	1 056	1 439	1 621	2 183	2 317	2 834	3 038	3 747	3 388	3 710	2 875	4 886	6 085	8 048	8 628
Trucks, etc.	275	361	495	643	896	942	970	1 118	1 322	1 952	1 217	1 347	873	1 129	2 039	2 504	2 824
Parts	2 107	2 485	2 907	3 528	3 829	4 425	5 473	6 848	8 092	8 666	7 600	9 230	9 676	11 359	15 446	17 488	17 635
Tires and tubes	24	36	50	92	218	174	115	153	130	155	146	165	147	225	345	264	227
Total	3 065	3 842	4 508	5 702	6 564	7 724	8 874	10 953	12 582	14 520	12 351	14 452	13 571	17 599	23 915	28 304	29 314
Balances																	
Cars	879	983	990	833	919	675	1 113	1 198	1 685	598	1 064	1 435	4 295	4 087	7 000	7 229	7 800
Trucks, etc.	314	232	211	146	-28	-10	375	846	1 003	412	1 001	1 795	3 073	3 308	3 841	3 918	2 980
Parts	-980	-990	-1 129	-1 356	-1 866	-2 380	-2 531	-3 127	-3 339	-4 177	-4 195	-5 079	-4 774	-4 303	-5 159	-5 976	-6 058
Tires and Tubes	-9	-28	-27	-24	-154	-106	48	-9	62	79	85	121	259	194	253	328	448
Total	204	197	45	-401	-1 129	-1 821	-995	-1 092	-589	-3 087	-2 045	-1 728	2 853	3 286	5 935	5 499	5 170
Excluded: retroactive adjustments to value of imported parts from U.S. for special tooling charges.																	
	95	80	85	93	188	135	151	244	284	234	297	463	479	454	417	409	545

* A more accurate measurement of trade in automotive products is obtained by comparing the import statistics of each country. Accordingly, Canadian exports are derived from the counterpart United States statistics of imports.

TABLE 5.3

Overall Net Production to Net Sales-value Ratios* Achieved by Auto Pact Companies in Canada, 1972-1986
(\$C million)

	<u>MODEL YEARS</u>														
	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
<u>PASSENGER VEHICLES</u>															
(Required ratio: range 95-100)															
Net Sales-value Ratio Achieved (All companies)	125	121	122	122	122	125	130	130	106	123	202	196	173	174	177
<u>COMMERCIAL VEHICLES</u>															
(Required ratio: range 75-100+)															
Net Sales-value Ratio Achieved (All companies)	122	115	98	101	113	132	155	127	115	140	238	272	231	192	191
<u>BUSES</u>															
(Required ratio: range 85-100)															
Net Sales-value Ratio Achieved (All companies)	119	97	102	114	98	105	163	183	199	273	213	243	312	324	239

*Net production to net sales-value ratio is the ratio of the total value of Canadian vehicle production to the total net sales value of vehicle sales for all Auto Pact companies.

Source: Compiled from company Auto Pact Reports to Department of Regional Industrial Expansion.

TABLE 5.4

Actual Canadian Value-added (CVA) as a Percentage of Cost of Sales Compared to CVA Commitments of all Auto Pact Producers, 1976 - 1986
(\$C Million)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Cost of Vehicle Sales in Canada of all Auto Pact Producers (model year)	5 345	6 001	6 727	8 554	8 757	8 659	6 327	6 752	10 281	13 022	15 002
Total CVA Produced (model year)	3 606	4 337	4 951	5 491	4 659	5 368	5 759	5 847	8 504	10 210	11 282
Difference Between Cost of Sales and CVA Produced	1 739	1 664	1 776	3 063	4 020	3 235	568	905	1 777	2 812	3 720
Total Achieved CVA as Percentage * of Cost of Sales	67	72	74	64	53	62	91	87	83	78	75

Source: Auto Pact Company Reports to Department of Regional Industrial Expansion.

* CVA to cost of sales requirement range from 40 to 60 per cent.

TABLE 5.5

Total Canadian Value-added by Category of Production for the Four Major
Vehicle Manufacturers in Canada
(\$C thousand), 1964-1986

Year	Non-parts CVA in Vehicle Production	Parts CVA in Vehicle Production	CVA in Original- equipment Parts Exported	Total Canadian Value-added Produced	Parts CVA as Percentage of Total CVA
	a	b	c	d = a+b+c	(b+c)/d
1964	319 294	429 687	36 496	785 477	59.4
1965	379 532	575 750	100 097	956 229	60.3
1966	398 154	537 554	198 943	1 134 651	64.9
1967	360 716	481 780	302 669	1 145 165	68.5
1968	418 490	493 666	444 895	1 357 051	69.2
1969	473 920	559 537	587 509	1 620 966	70.8
1970	482 821	509 910	650 575	1 643 306	70.6
1971	524 922	457 094	728 149	1 710 165	69.3
1972	564 178	562 676	879 228	2 006 082	71.9
1973	657 787	603 624	1 078 736	2 340 147	71.9
1974	739 987	640 285	1 069 117	2 449 389	69.8
1975	876 298	733 442	1 105 988	2 715 728	67.7
1976	1 053 265	724 808	1 568 273	3 346 346	68.5
1977	1 289 796	833 948	1 882 556	4 006 300	67.8
1978	1 435 608	948 744	2 133 323	4 517 675	68.2
1979	1 465 468	1 184 305	2 351 655	5 001 428	70.7
1980	1 321 865	1 086 625	1 755 138	4 163 628	68.2
1981	1 344 937	1 272 954	2 217 692	4 835 583	72.2
1982	1 456 898	1 232 880	2 256 222	4 946 000	70.6
1983	1 603 567	1 446 315	2 542 162	5 592 044	71.3
1984	1 980 610	2 067 701	3 917 148	7 965 459	75.1
1985	2 181 753	2 135 860	5 095 169	9 412 782	76.8
1986	2 432 490	2 500 545	5 532 363	10 465 398	76.8

Source: 1964-1977 data prepared by the Reisman Commission; 1978-1986 data prepared by Department of Regional Industrial Expansion.

TABLE 5.6

Automotive Industry, Selected Current and Capital Account Transactions (1)
Between Canada and the United States (\$C million) 1982-1985

Type of Transaction	1982	1983	1984	1985
United States Imports from Canada (2):				
Cars	7 170	8 973	13 085	15 277
Trucks, etc.	3 946	4 437	5 880	6 422
Parts	5 308	7 475	10 885	12 104
Tires and Tubes				
Total	16 424	20 885	29 850	33 803
Canadian Imports from United States (3):				
Cars	2 877	4 886	6 085	8 048
Trucks, etc.	873	1 129	2 039	2 504
Parts	9 829	11 671	15 791	17 752
Tires and Tubes				
Total	13 579	17 686	23 915	28 304
Net Flow on Merchandise Trade	+2 845	+3 199	+5 935	+5 499
Other Selected Current Account Transactions	- 868	- 421	-1 436	-1 039
Net Flow on Current Account	+1 977	+2 778	+4 499	+4 460
Capital Account Transactions				
Net Flow on Capital Account	- 31	-1 286	+ 107	+ 160
Net Flow on Current and Capital Account	+1 946	+1 492	+4 606	+4 620

(1) Items contained in the statement do not reflect the full range of current and capital flows associated with the automotive industry, but are a selection of important elements. Balances should be read with this qualification in mind.

(2) Data are converted on a monthly noon average exchange basis.

(3) Excluding special tooling charges on parts imported from United States.

This table presents data on the main current and capital account movements between Canada and the United States within the automotive sector. It covers the four major automobile manufacturers in Canada and other Canadian manufacturers of automotive parts and accessories.

TABLE 5.6 (Cont'd)

The statement does not purport to show the complete balance of payments impact of the Automotive Products Agreements as, besides international freight costs which are generally excluded from the reported values of vehicles and parts, the effects on trade with third countries and other sectors of the economy are not covered.

In identifying the automotive industry for the purpose of this table, particular attention was paid to the manufacturers resident in Canada whose products could be identified in merchandise trade statistics. In addition to the automobile manufacturers, the data accordingly cover suppliers and product manufacturers engaged in the automotive after-market industries (where identifiable in balance of payments surveys).

Source: Statistics Canada.

TABLE 5.7

Scheduled Tariffs Changes under the General Agreement on Trade and Tariffs
for Most Favoured Nations Ad Valorem Rates of Duty,
Tariff Items 43803-1 and 61815-1

	1983	1984	1985	1986	1987
Automobiles and motor vehicles of all kinds; electric, trackless trolley buses; chassis for all the foregoing. (Tariff Item 43803-1)	12.1	11.4	10.7	9.9	9.2
Tires and tubes, wholly or in part of rubber. (Tariff Item 61815-1)	13.9	12.9	12.0	11.1	10.2

6. EMPLOYMENT

TABLE 6.1

Employment Related to Automotive Manufacturing in Canada, 1964-1986
('000)

Calendar Year	Motor-vehicle Assembly (SIC 323)	Truck Bodies & Trailers (SIC 324)	Automotive Parts & Acc. (SIC 325)	Automobile Fabric & Acc. (SIC 188)	Total
1964	34.3	4.4	30.5	1.3	70.5
1965	39.8	5.8	35.3	1.9	82.8
1966	40.7	6.3	37.6	2.7	87.3
1967	38.7	6.7	37.7	2.6	85.7
1968	39.6	6.8	37.3	3.1	86.8
1969	42.3	8.2	40.4	4.1	95.0
1970	37.5	8.4	36.4	3.7	86.0
1971	41.0	10.1	41.3	4.3	96.7
1972	41.9	14.2	41.4	5.2	102.7
1973	45.2	14.8	48.8	5.8	114.6
1974	47.1	15.2	45.9	5.7	113.9
1975	43.4	14.4	41.2	4.8	103.8
1976	46.6	14.0	46.2	5.6	112.4
1977	50.6	12.6	48.6	6.5	118.3
1978	52.3	13.6	52.1	6.9	124.9
1979	52.6	14.8	49.8	6.6	123.8
1980	43.9	12.9	41.0	6.3	104.1
1981	43.4	12.1	44.7	7.2	107.4
1982	42.7	8.6	41.1	6.3	98.7
1983*	44.4	11.5	55.2	4.5	115.6
1984	49.5	12.5	56.9	4.9	123.8
1985	50.4	13.5	60.3	5.1	129.1
1986	49.9	14.1	63.6	5.1	132.6

* Effective March, 1983, employment data is based on a sample survey rather than those firms with 20 or more employees as was the case prior to 1983. Accordingly, 1983 and later data cannot be compared with the historical employment data.

Source: Statistics Canada.

TABLE 6.2

Employment Related to Automotive Manufacturing in the U.S., 1972-1986
('000)

YEAR	Total Motor Vehicles And Equipment (SIC 371)	Motor Vehicles (SIC 3711)	Trucks and Bus Bodies (SIC 3713)	Parts and Accessories (SIC 3714)	Automotive Stampings (SIC 3465)
Annual Average					
1972	874.8	415.2	46.1	383.0	104.5
1973	976.5	461.6	51.3	429.9	110.9
1974	907.7	416.2	54.8	402.7	95.5
1975	792.4	375.3	45.5	352.5	82.1
1976	881.0	415.9	43.7	399.0	99.5
1977	938.0	439.8	47.5	424.3	110.0
1978	977.1	451.5	51.4	443.6	114.0
1979	994.6	464.2	45.8	444.4	115.0
1980	788.8	368.1	39.7	349.5	95.3
1981	788.7	358.7	37.0	363.3	93.7
1982	704.8	321.3	31.1	325.4	82.0
1983	772.7	363.1	31.8	344.2	88.6
1984	867.2	389.4	40.4	388.0	99.3
1985	873.4	402.5	37.8	388.9	102.3
1986	842.7	381.1	37.8	378.8	101.2

Source: U.S. Bureau of Labor Statistics.

Based on 1972 Standard Industrial Classification (SIC), annual average 1972-1986.

TABLE 6.3

Canadian Automotive Parts Industry by Number of Employees, 1985

Number of Employees	Number of Establishments	Percent of Total Establishments	Value of Shipments (\$ million)	Percent of Total Shipments
Fewer than 100	340	66.2	1 007 767	7.8
100-500	139	27.0	3 579 323	27.7
500 or more	34	6.8	8 336 380	64.5
Total	513	100.0	12 923 470	100.0

Source: Statistics Canada.

7. VEHICLE-ASSEMBLY AND PARTS-MANUFACTURING PLANTS IN CANADA

TABLE 7.1

Major Motor-vehicle Assembly and Parts-manufacturing
Plants in Canada

Location	Company/Plant Name	Main Products
<u>British Columbia</u>		
Burnaby	Freightliner of Canada Ltd.	Trucks
Kelowna	Western Star Trucks Inc.	Trucks
North Vancouver	Pacific Truck and Trailer Ltd.	Trucks
<u>Manitoba</u>		
Winnipeg	Flyer Industries Ltd.	Buses
	Motor Coach Industries	Buses
<u>Ontario</u>		
Brampton	American Motors (Canada) Ltd.	Cars
Chatham	Navistar Canada	Trucks
Oakville	Ford Motor Company of Canada, Ltd.: car-assembly plant	Cars
	Ford truck plant	Trucks
Oakville	Mack Canada, Inc.	Trucks
Oshawa	General Motors of Canada Ltd.: car-assembly plant	Cars
	GM truck-assembly plant	Trucks
Mississauga	Ontario Bus Industries Ltd.	Buses
Scarborough	GM van plant	Vans

TABLE 7.1 (continued)

Major Motor-vehicle Assembly and Parts-manufacturing
Plants in Canada

Location	Company/Plant Name	Main Products
<u>Ontario</u> (continued)		
St. Thomas	Ford Motor Company of Canada, Ltd.	Cars
Windsor	Chrysler Canada Ltd.	Vans and wagons
	Chrysler Pillette Road plant	Vans and wagons
Bramalea	Chrysler Canada Ltd.	Eagle Division (cars)
<u>Quebec</u>		
Saint-Eustache	GM Diesel Division coach plant	Buses
Sainte-Thérèse	Canadian Kenworth Company (a division of Paccar Canada Ltd.)	Trucks
Sainte-Thérèse	General Motors of Canada Ltd.	Cars
Pointe-Claire	Prévost Car, Inc.	Buses
<u>Nova Scotia</u>		
Halifax	Volvo Canada Ltd.	Cars

Source: Compiled from information supplied by the companies, the Motor Vehicle Manufacturers' Association and Statistics Canada.

TABLE 7.2

A Partial List of Major Automotive Parts Plants in Canada

Company/Plant Name	Locations	Main Products
<u>In-house facilities</u>		
American Motors (Canada) Inc.	Sarnia, Ont.	Blocks and casting
Chrysler Canada Ltd.		
Trim plant	Ajax, Ont.	Door panels seat cushions, backs
Aluminum-casting plant	Etobicoke, Ont.	Pistons, water-pump bodies, transmissions, transfer cases
Ford Motor Company of Canada Ltd.		
Niagara glass plant	Niagara Falls, Ont.	Automotive glass
Essex plant	Windsor, Ont.	V6 engines
Ensite engine plant #1	Windsor, Ont.	V8 engines
Ensite engine plant #2	Windsor, Ont.	Engine machinery and stampings
Casting plant	Windsor, Ont.	Iron castings
Essex aluminum plant	Windsor, Ont.	Aluminum castings
Philco Ford	Don Mills, Ont.	Radio and electronic components
General Motors of Canada Ltd.		
Fabrication plant	Oshawa, Ont.	Stampings, batteries, radiators, instrument clusters, plastics, reaction injection molding
Foundry	St. Catharines, Ont.	Metal castings (ferrous and non-ferrous)
Axle plant	St. Catharines, Ont.	Axles, disc brakes, spark plugs, front suspensions, transmission components
Engine plant	St. Catharines, Ont.	V6 and V8 engines
Trim plant	Windsor, Ont.	Trim sets, door covers
Transmission plant	Windsor, Ont.	Front-wheel-drive automatic transmissions

TABLE 7.2 (continued)

A Partial List of Major Automotive Parts Plants in Canada

Company Name	Locations	Main Products
<u>Foreign-owned Independent Manufacturers</u> (larger facilities)		
AP Parts of Canada	Rexdale, Ont.	Mufflers, tail and exhaust pipes
Budd Canada Inc.	Kitchener, Ont. Winnipeg, Man.	Frames, engine heaters
Canadian Fram Limited	Chatham, Ont.	Emission controls, cooling systems
Certified Brakes	Rexdale, Ont.	Brake disc-pads, brake linings, hydraulic parts
Continental Group of Canada Ltd.	Amherstburg, N.S. Brampton, Ont.	Stampings, springs
Hayes-Dana Inc.	St. Catharines, Ont. Barrie, Ont.	Drive shafts, frames, axles
Kelsey-Hayes Canada Ltd.	Windsor, Ont. St. Catharines, Ont.	Wheels, brake parts
Kralinator Filters	Cambridge, Ont.	Oil, fuel and air filters
Motor Wheel Corporation of Canada Ltd.	Chatham, Ont.	Wheels, rims and flanges
Rockwell International of Canada Ltd.	La Colle, Que. Tilbury, Ont. Gananoque, Ont. Mississauga, Ont. Bracebridge, Ont. Chatham, Ont. Milton, Ont.	Coil springs, brakes, mechanical components stampings, plastic components
Standard Tube Canada Ltd.	Woodstock, Ont.	Axle components
Standard Products Canada	Stratford, Ont.	Weather stripping, engine and body mounts
TRW Canada, Thompson Products Division	St. Catharines, Ont.	Steering components, valves, electro-mechanical devices
Varta Batteries Ltd.	Lachine, Que. Scarborough, Ont. St. Thomas, Ont. Winnipeg, Man. Richmond, Man.	Batteries
Walker Exhausts	Cambridge, Ont.	Mufflers, tail and exhaust pipes

TABLE 7.2 (continued)

A Partial List of Major Automotive Parts Plants in Canada

Company Name	Locations	Main Products
<u>Canadian-owned Companies</u>		
A.G. Simpson Co. Ltd.	Toronto, Ont. Windsor, Ont.	Stampings
Ahoy Industries Inc.	Richmond, B.C.	Truck exhaust-tubings
Amcan Castings Ltd.	Hamilton, Ont.	Die castings
Asbestonos	Montréal, Que.	Brake and clutch products
Butler Metal Products Co. Ltd.	Cambridge, Ont.	Stampings
CAE Industries Ltd.	St. Catharines, Ont. Montréal, Que. Welland, Ont. Vancouver, B.C.	Non-ferrous and light-alloy castings
Canadian-General Tower Ltd.	Cambridge, Ont.	Seat fabrics
Crila Plastic Industries Ltd.	Bolton, Ont.	Trim
Do Ray Lamp Company (Canada)	Toronto, Ont.	Truck lighting and safety equipment
Dominion Auto Accessories Ltd.	Toronto, Ont.	Protective lighting, mirrors, directional signals
Fabricated Steel Products Ltd.	Windsor, Ont.	Stampings
Fleck Manufacturing Company	Tillsonburg, Ont. Huron Park, Ont.	Wire harnesses
Huron Steel Products	Windsor, Ont.	Stampings
Kendan Manufacturing Ltd.	Windsor, Ont.	Diesel engine components
Keystone A&A Industries Ltd.	Richmond, B.C.	Wheels and wheel covers
Magna International Incorporated	Markham, Ont.	Stampings, plastic components, motors, instrumentation
National Auto Radiator Manufacturing Co.	Windsor, Ont.	Stampings
Stelco Inc. (parts manufacturing only)	Gananoque, Ont. Toronto, Ont.	Fasteners and forgings

TABLE 7.2 (continued)

A Partial List of Major Automotive Parts Plants in Canada

Company Name	Locations	Main Products
<u>Canadian-Owned Companies</u> (continued)		
Tamco Ltd.	Windsor, Ont.	Gear-shift levers, steering-column jackets
Tridon Ltd.	Burlington, Ont. Oakville, Ont.	Clamps, electronic flashers, wiper blades
Waterville Cellular Products Ltd.	Waterville, Ont.	Rubber products, padded auto instrument panels
Woodbridge Foam Corporation	Toronto, Ont.	Sets, other foam rubber components

A comprehensive listing of Canadian parts manufacturers is available through the Automotive Parts Manufacturers Association.

TABLE 7.3

JOINT VENTURE AND DIRECT INVESTMENT PROJECTS IN 1986
AUTOMOTIVE PARTS

<u>Country</u>	<u>Companies</u>	<u>Place</u>	<u>Project</u>
Japan	Woodbridge Foam Corp./ Inoue WTP Co. Ltd.	Woodbridge, Ontario	Finished auto seats and trim components
	TRW/Tokai Rika	To be decided	Manufacture of seat belts
	Fuji Tool and Die/Magna International Inc.	Rexdale, Ontario	Manufacture of press dies for cars
	Rockwell International Corp./Mitsubishi Steel	Lacolle, Quebec Chatham and Milton	Automotive suspension components and systems
	Fukuda Press Industry/Press Giken Kogyo	Tottenham, Ontario	Fully integrated stamping, welding, painting and assembly of auto structural components
	Yazaki Corp./VDO	Barrie, Ontario	Speedometers, other instrument parts
	Waterville Cellular/Toyota Gosei Co.	St. Jérôme, Quebec	Weather strips
	Amada Co. Ltd.	Oakville, Ontario	Metal fabricating equipment
	Aida Engineering	Mississauga, Ontario	Stamping presses
	Acio Compounder Inc. (Purchased by Mitsubishi Corp.)	Cambridge, Ontario	Plastic compounds

Entreprises en participation et projets d'investissement direct, pièces d'automobiles, 1986

<u>Pays</u>	<u>Nom de la société</u>	<u>Emplacement</u>	<u>Projets</u>
Japon	Woodbridge Foam Corp. - Inoue MTP Co. Ltd.	Woodbridge (Ont.)	Sièges d'autos complets et pièces de garnitures
	TRW Canada Ltd. - Tokai Rika	A être déterminé	Fabrication de ceintures de sécurité
	Fuji Tool and Die - Magna International Inc.	Rexdale (Ont.)	Fabrication de matrices pour automobiles
	Rockwell International of Canada Ltd. - Mitsubishi Steel	Lacolle (Qc) Chatham et Milton	Pièces et systèmes de suspensions d'automobiles
	Fukuda Press Industry - Press Giken Kogyo	Tottenham (Ont.)	Stampage, soudure, peinture et assemblage entièrement intégrés des pièces de structure des automobiles
	Yazaki Corp. - VDO	Barrie (Ont.)	Indicateurs de vitesse et autres instruments de bord
	Waterville Cellular Products Ltd. - Toyoda Gosei Co.	St-Jérôme (Qc)	Joints d'isolation
	Amada Co. Ltd.	Oakville (Ont.)	Équipement de fabrication de produits métalliques
	Aida Engineering	Mississauga (Ont.)	Matrices de pièces embouties
	Aclo Compounder Inc. (Acheteé par Mitsubishi Corp.)	Cambridge (Ont.)	Composés de plastique

TABLEAU 7.2 (suite)

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société - usine	Emplacement	Principaux produits
National Auto Radiator Manufacturing Co.	Windsor (Ont.)	Pièces embouties
Stelco Inc. (pièces seulement)	Ganaouque (Ont.)	Pièces de fixation et pièces forgées
Tamco Ltd.	Windsor (Ont.)	Leviers de changement de vitesses, chemises de colonne de direction
Tridon Ltd.	Burlington (Ont.)	Colliers de serrage, climatants électroniques, balais d'essuie-glace
Waterville Cellular Products Ltd.	Waterville (Ont.)	Produits de caoutchouc, tableaux de bord rembourrés
Woodbridge Foam Corporation	Toronto (Ont.)	Ensembles et éléments de caoutchouc-mousse

Une liste complète des fabricants de pièces canadiens peut être obtenue auprès de l'Association des fabricants de pièces de véhicules automobiles.

TABLEAU 7.2 (suite)

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société - usine	Emplacement	Principaux produits
---------------------------	-------------	---------------------

Amcan Castings Ltd.	Hamilton (Ont.)	Moulages
Asbestonos	Montréal (Qc)	Pièces de freins et d'embrayage
Butler Metal Products Co. Ltd.	Cambridge (Ont.)	Pièces embouties
CAE Industries Ltd.	St. Catharines (Ont.)	Moulages en métaux non ferreux et en alliages légers
	Montréal (Qc)	
	Welland (Ont.)	
	Vancouver (C.-B.)	
Canadian-General Tower Ltd.	Cambridge (Ont.)	Tissus pour sièges
Crila Plastic Industries Ltd.	Bolton (Ont.)	Garnitures
Do Ray Lamp Company (Canada)	Toronto (Ont.)	Éclairage et matériel de sécurité pour camions
Dominion Auto Accessories Ltd.	Toronto (Ont.)	Éclairage, rétroviseurs et clignotants
Fabricated Steel Products Ltd.	Windsor (Ont.)	Pièces embouties
Fleck Manufacturing Company	Tillsonburg (Ont.)	Faisceaux de câblage
	Huron Park (Ont.)	
Huron Steel Products	Windsor (Ont.)	Pièces embouties
Kendana Manufacturing Ltd.	Windsor (Ont.)	Pièces de moteur diesel
Keystone A&A Industries Ltd.	Richmond (C.-B.)	Roues et enjoliveurs
Magna International Incorporated	Markham (Ont.)	Pièces embouties, pièces de plastique, moteurs et instruments

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société - usine	Emplacement	Principaux produits
---------------------------	-------------	---------------------

Fabricants indépendants appartenant à des intérêts étrangers (principales usines)

Kralinator Filters	Cambridge (Ont.)	Filtres à huile, à essence et à air
Motor Wheel Corporation of Canada Ltd.	Chatham (Ont.)	Roues, jantes et boudins
Rockwell International du Canada Ltée	La Colle (Qc) Tilbury (Ont.) Gananoque (Ont.) Mississauga (Ont.) Bracebridge (Ont.) Chatham (Ont.) Milton (Ont.)	Ressorts à boudins, freins, pièces embouties, pièces en plastique
Standard Tube Canada Ltd.	Woodstock (Ont.)	Pièces d'essieu
Standard Products Canada	Stratford (Ont.)	Bourrelets étanches, supports de moteur et de carrosserie
TRW Canada, Div. des produits Thompson	St. Catharines (Ont.)	Pièces de direction, soupapes, dispositifs électro-mécaniques
Varta Batteries Ltd.	Lachine (Qc) Scarborough (Ont.) St. Thomas (Ont.) Winnipeg (Man.) Richmond (Man.)	Batteries
Walker Canada	Cambridge (Ont.)	Silencieux, tuyaux de sortie d'échappement et tuyaux d'échappement

Sociétés appartenant à des intérêts canadiens

A.G. Simpson Co. Ltd.	Toronto (Ont.)	Pièces embouties
Ahoy Industries Inc.	Richmond (C.-B.)	Tuyaux de sortie d'échappement pour camions

TABLEAU 7.2 (suite)

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société - usine	Emplacement	Principaux produits
Usine d'essieux	St. Catharines (Ont.)	Essieux, freins à disque, bogies, suspensions avant, pièces de boîtes de vitesses
Usine de moteurs	St. Catharines (Ont.)	Moteurs V-6 et V-8
Usine de garnitures	Windsor (Ont.)	Ensembles de garnitures, revêtements de portes
Usine de transmissions	Windsor (Ont.)	Boîtes de vitesses automatiques pour véhicules à traction avant
Fabricants indépendants appartenant à des intérêts étrangers (principales usines)		
AP Parts of Canada	Rexdale (Ont.)	Silencieux, tuyaux de sortie d'échappement et tuyaux d'échappement
Budd Canada Inc.	Kitchener (Ont.) Winnipeg (Man.)	Chassis, chauffe-bloc
Canadian Fram Limited	Chatham (Ont.)	Pièces anti-pollution, systèmes de refroidissement
Certified Brakes	Rexdale (Ont.)	Garnitures de freins à disque, plaquettes de freins, pièces de circuit hydraulique
Groupe Continental du Canada	Amherstburg (N.-E.) Brampton (Ont.)	Pièces embouties, ressorts
Hayes-Dana Inc.	St. Catharines (Ont.)	Arbres de transmission, chassis, essieux
Kelsey-Hayes Canada Ltd.	Windsor (Ont.) St. Catharines (Ont.)	Roues, pièces de freins

TABLÉAU 7.2

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société - usine	Emplacement	Principaux produits
---------------------------	-------------	---------------------

Usines internes

American Motors (Canada) Inc.	Sarnia (Ont.)	Blocs et moulages
Chrysler Canada Ltée		
Usine de garnitures	Ajax (Ont.)	Panneaux de portières; coussins et dossiers de sièges
Usine de moulage d'aluminium	Etobicoke (Ont.)	Pistons, carters de pompes à eau, boîtes de vitesses, boîtes de transfert

Ford Motor du Canada Ltée

Usine de verre de Niagara	Niagara Falls (Ont.)	Glaces d'automobiles
Usine d'Essex	Windsor (Ont.)	Moteurs V-6
Usine de moteurs Ensité n°1	Windsor (Ont.)	Moteurs V-8
Usine de moteurs Ensité n°2	Windsor (Ont.)	Machinerie associée aux moteurs et pièces embouties
Usine de moulage	Windsor (Ont.)	Moulages de fer
Usine d'aluminium d'Essex	Windsor (Ont.)	Moulages d'aluminium
Philco Ford	Don Mills (Ont.)	Postes de radio et composantes électroniques

General Motors du Canada Ltée

Usine de fabrication	Oshawa (Ont.)	Pièces embouties, batteries, radiateurs, ensembles d'instruments, matières plastiques, jantes
Fonderie	St. Catharines (Ont.)	Moulages métalliques (ferreux et non ferreux)

TABLEAU 7.1(suite)

Principales usines de montage de véhicules automobiles
et de fabrication de pièces au Canada

Emploi	Nom de la société - usine	Principaux produits
<u>Ontario (suite)</u>		
Windsor	Chrysler Canada Ltée	Fourgonnettes et familiales
Bramalea	Usine Fillette Road de Chrysler Chrysler Canada Ltée	Fourgonnettes et familiales Division Eagle (automobiles)
<u>Québec</u>		
Saint-Eustache	Usine d'autocars, division diesel de GM	Autobus
Sainte-Thérèse	Canadian Kenworth Company (division de Paccar Canada Ltée)	Camions
Sainte-Thérèse	General Motors du Canada Ltée	Automobiles
Pointe-Clair	Prevost Car, Inc.	Autobus
<u>Nouvelle-Écosse</u>		
Halifax	Volvo Canada Ltée	Automobiles

Source : Compilé à partir des renseignements fournis par les sociétés, la SFVM
et Statistique Canada.

TABIEAU 7.1

Principales usines de montage de véhicules automobiles
et de fabrication de pièces au Canada

Emplacement	Nom de la société - usine	Principaux produits
-------------	---------------------------	---------------------

Colombie-Britannique

Burnaby Freighliner of Canada Ltd. Camions

Kelowna Western Star Trucks Inc. Camions

North Vancouver Pacific Truck and Trailer Ltd. Camions

Manitoba

Winnipeg Flyer Industries Ltée Autobus

Motor Coach Industries Autobus

Ontario

Brampton American Motors (Canada) Ltd. Automobiles

Chatham Navistar International Canada Camions

Oakville Ford Motor du Canada Ltée : Usine de montage d'automobiles

Ford truck plant Camions

Oakville Mack Canada, Inc. Camions

Oshawa General Motors du Canada Ltée. Usine de montage d'automobiles

Usine de montage de camions

Camions

Mississauga Ontario Bus Industries Ltd. Autobus

Scarborough Usine de fourgonnettes de GM Fourgonnettes

St. Thomas Ford Motor du Canada Ltée Automobiles

7. USINES DE MONTAGE DE VÉHICULES ET DE FABRICATION DE PIÈCES AU CANADA

TABLÉAU 6.3

L'industrie canadienne des pièces d'automobiles,
selon le nombre d'employés, 1985

Nombre d'employés	Nombre du total des établissements	Pourcentage expéditions (en millions de dollars)	Valeur des expéditions du total des Pourcentage		
				Total	100,0
Moins de 100	340	66,2	1 007 767	12 923 470	100,0
100 à 500	139	27,0	3 579 323	8 336 380	64,5
500 ou plus	34	6,8			

Source : Statistique Canada.

TABLEAU 6.2

Emplois liés à l'industrie automobile aux États-Unis, 1972-1986
(en milliers)

Véhicules et équipement (CTI 371)	Véhicules automobiles (CTI 3711)	Carrosseries de camions et d'autobus (CTI 3713)	Pièces et accessoires (CTI 3714)	Pièces d'automobiles et embouties (CTI 3465)
-----------------------------------------	----------------------------------------	----------------------------------------------------------	-------------------------------------------	-------------------------------------------------------

Moyenne annuelle

1972	874,8	415,2	46,1	383,0	104,5
1973	976,5	461,6	51,3	429,9	110,9
1974	907,7	416,2	54,8	402,7	95,5
1975	792,4	375,3	45,5	352,5	82,1
1976	881,0	415,9	43,7	399,0	99,5
1977	938,0	439,8	47,5	424,3	110,0
1978	977,1	451,5	51,4	443,6	114,0
1979	994,6	464,2	45,8	444,4	115,0
1980	788,8	368,1	39,7	349,5	95,3
1981	788,7	358,7	37,0	363,3	93,7
1982	704,8	321,3	31,1	325,4	82,0
1983	772,7	363,1	31,8	344,2	88,6
1984	867,2	389,4	40,4	388,0	99,3
1985	873,4	402,5	37,8	388,9	102,3
1986	842,7	381,1	37,8	378,8	101,2

Source : Bureau of Labor Statistics des États-Unis.

Fondé sur la classification type des industries (CTI), moyenne annuelle pour la période de 1972 à 1986.

TABLEAU 6.1

Emplois liés à l'industrie automobile au Canada, 1964-1986
(en milliers)

Année	Montage de véhicules (CTI 323)	Carrosseries de camions et de remorques (CTI 324)	Pièces et accessoires d'automobiles (CTI 325)	Tissus et accessoires d'automobiles (CTI 188)	Total
-------	--------------------------------------	------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------	-------

1964	34,3	4,4	30,5	1,3	70,5
1965	39,8	5,8	35,3	1,9	82,8
1966	40,7	6,3	37,6	2,7	87,3
1967	38,7	6,7	37,7	2,6	85,7
1968	39,6	6,8	37,3	3,1	86,8
1969	42,3	8,2	40,4	4,1	95,0
1970	37,5	8,4	36,4	3,7	86,0
1971	41,0	10,1	41,3	4,3	96,7
1972	41,9	14,2	41,4	5,2	102,7
1973	45,2	14,8	48,8	5,8	114,6
1974	47,1	15,2	45,9	5,7	113,9
1975	43,4	14,4	41,2	4,8	103,8
1976	46,6	14,0	46,2	5,6	112,4
1977	50,6	12,6	48,6	6,5	118,3
1978	52,3	13,6	52,1	6,9	124,9
1979	52,6	14,8	49,8	6,6	123,8
1980	43,9	12,9	41,0	6,3	104,1
1981	43,4	12,1	44,7	7,2	107,4
1982	42,7	8,6	41,1	6,3	98,7
1983*	44,4	11,5	55,2	4,5	115,6
1984	49,5	12,5	56,9	4,9	123,8
1985	50,4	13,5	60,3	5,1	129,1
1986	49,9	14,1	63,6	5,1	132,6

* À compter de mars 1983, les données sur l'emploi sont fondées sur une enquête-échantillonage plutôt que sur les données des entreprises comptant au moins 20 employés comme c'était le cas avant 1983. Par conséquent, les données de 1983 ne peuvent être comparées aux données habituelles sur l'emploi.

Source : Statistique Canada.

TABLEAU 5.7

Variations prévues en vertu de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce pour les droits ad valorem de la nation la plus favorisée, articles tarifaires nos 43803-1 et 61815-1

	1983	1984	1985	1986	1987
Automobiles et véhicules automobiles toutes catégories, trolleybus électriques sans rails et châssis pour tous ces véhicules (article n°43803-1)	12,1	11,4	10,7	9,9	9,2
Pneus et chambres à air entièrement ou partiellement en caoutchouc (article n°61815-1)	13,9	12,9	12,0	11,1	10,2

TABLÉAU 5.6 (suite)

Ce tableau présente des données sur les transactions aux principaux comptes courants et comptes de capital entre le Canada et les États-Unis dans le secteur de l'automobile. Il couvre les quatre principaux constructeurs d'automobiles au Canada et d'autres fabricants canadiens de pièces et d'accessoires d'automobiles.

Le but de l'exposé n'est pas de montrer l'incidence de la balance globale des paiements en vertu des accords sur les produits de l'automobile puisque, à part les coûts de transport international qui sont généralement exclus de la valeur déclarée des véhicules et des pièces, les effets du commerce avec les pays en développement et d'autres secteurs de l'économie ne sont pas couverts.

En identifiant les membres de l'industrie automobile aux fins du présent tableau, une attention particulière a été accordée aux fabricants qui résident au Canada et dont les produits peuvent faire l'objet de statistiques sur le commerce de marchandises. En plus de couvrir les constructeurs, les données couvrent aussi les manufacturiers et fournisseurs oeuvrant dans le secteur après-vente de l'industrie automobile (là où les enquêtes sur la balance des paiements permettent de les identifier).

Source : Statistique Canada.

TABLÉAU 5.6

Industrie automobile, transactions choisies¹ de comptes courants et de comptes de capital entre le Canada et les États-Unis, 1982-1985
(en millions de dollars canadiens)

Genre de transaction	1982	1983	1984	1985
----------------------	------	------	------	------

Importations américaines du Canada² :

Voitures	7 170	8 973	13 085	15 277
Camions, etc.	3 946	4 437	5 880	6 422
Pièces	5 308	7 475	10 885	12 104
Pneus et chambres à air				

Total

16 424	20 885	29 850	33 803
--------	--------	--------	--------

Importations canadiennes des États-Unis³ :

Voitures	2 877	4 886	6 085	8 048
Camions, etc.	873	1 129	2 039	2 504
Pièces	9 829	11 671	15 791	17 752
Pneus et chambres à air				

Total

13 579	17 686	23 915	28 304
--------	--------	--------	--------

Transferts nets dans le commerce des marchandises

+2 845	+3 199	+5 935	+5 499
--------	--------	--------	--------

Autres transactions choisies de compte courant

- 868	- 421	-1 436	-1 039
-------	-------	--------	--------

Transfert net, compte courant

+1 977	+2 778	+4 499	+4 460
--------	--------	--------	--------

Transactions au compte de capital

Transfert net, compte de capital	- 31	-1 286	+ 107	+ 160
----------------------------------	------	--------	-------	-------

Transfert net, compte de capital et compte courant

+1 946	+1 492	+4 606	+4 620
--------	--------	--------	--------

1. Les éléments contenus dans l'exposé ne représentent pas la gamme complète des transferts de capital et des transferts courants se rapportant à l'industrie automobile, mais ils sont un ensemble d'éléments importants. On doit tenir compte de cette précision en lisant les soldes.
2. Les valeurs sont converties en fonction d'une moyenne mensuelle du taux de change à midi.
3. Les frais d'outillage spécial appliqués aux pièces importées des États-Unis sont exclus.

TABLÉAU 5.5

Total de la valeur ajoutée au Canada, selon les catégories de production, pour les quatre principaux constructeurs canadiens, 1964-1986 (en milliers de dollars canadiens)

Année	VAC non-pièces, production de véhicules	VAC pièces, production de véhicules	VAC, pièces d'équipement d'origine exportées	VAC totale produite	VAC pièces en pourcentage de la VAC totale
	a	b	c	d = a+b+c	(b+c)/d

1964	319 294	429 687	36 496	785 477	59,4
1965	379 532	575 750	100 097	956 229	60,3
1966	398 154	537 554	198 943	1 134 651	64,9
1967	360 716	481 780	302 669	1 145 165	68,5
1968	418 490	493 666	444 895	1 357 051	69,2
1969	473 920	559 537	587 509	1 620 966	70,8
1970	482 821	509 910	650 575	1 643 306	70,6
1971	524 922	457 094	728 149	1 710 165	69,3
1972	564 178	562 676	879 228	2 006 082	71,9
1973	657 787	603 624	1 078 736	2 340 147	71,9
1974	739 987	640 285	1 069 117	2 449 389	69,8
1975	876 298	733 442	1 105 988	2 715 728	67,7
1976	1 053 265	724 808	1 568 273	3 346 346	68,5
1977	1 289 796	833 948	1 882 556	4 006 300	67,8
1978	1 435 608	948 744	2 133 323	4 517 675	68,2
1979	1 465 468	1 184 305	2 351 655	5 001 428	70,7
1980	1 321 865	1 086 625	1 755 138	4 163 628	68,2
1981	1 344 937	1 272 954	2 217 692	4 835 583	72,2
1982	1 456 898	1 232 880	2 256 222	4 946 000	70,6
1983	1 603 567	1 446 315	2 542 162	5 592 044	71,3
1984	1 980 610	2 067 701	3 917 148	7 965 459	75,1
1985	2 181 753	2 135 860	5 095 169	9 412 782	76,8
1986	2 432 490	2 500 545	5 532 363	10 465 398	76,8

Source : Données 1964-1977 compilées par la Commission Reisman; données 1978-1986 compilées par le MEIR.

TABLEAU 5.4

Valeur réelle ajoutée au Canada (VAC), en pourcentage du coût des marchandises vendues,
comparativement aux engagements de VAC de tous les fabricants
participant au Pacte de l'automobile, 1976-1986
(en millions de dollars canadiens)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Coût des ventes de véhicules au Canada de tous les fabricants participant au Pacte de l'automobile (année-modèle)	5 345	6 001	6 727	8 554	8 757	8 659	6 327	6 752	10 281	13 022	15 002
Total de la valeur ajoutée au Canada produite (année-modèle)	3 606	4 337	4 951	5 491	4 659	5 368	5 759	5 847	8 504	10 210	11 282
Différence entre le coût des ventes et la VAC produite	1 739	1 664	1 776	3 063	4 020	3 235	568	905	1 777	2 812	3 720
VAC totale réalisée en pourcentage* des coûts des marchandises vendues	67	72	74	64	53	62	91	87	83	78	75

Source : Rapports des sociétés participant au Pacte de l'automobile présentés au MEIR.

* VAC au coût des marchandises vendues varie de 40 à 60 p. 100

TABLEAU 5.3

Ratios* entre la production globale nette et la valeur nette des ventes réalisées par les sociétés participant, au Canada, au Pacte de l'automobile, 1972-1986
(en millions de dollars canadiens)

	ANNÉES-MODÈLES													
	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985 1986
<u>VÉHICULES AUTOMOBILES</u>														
(Ratio requis : de 95 à 100)														
Ratio de la valeur des ventes nettes atteint (toutes les sociétés)	125	121	122	122	122	125	130	130	106	123	202	196	173	174 177
<u>VÉHICULES COMMERCIAUX</u>														
(Ratio requis : de 75 à 100+)														
Ratio de la valeur des ventes nettes atteint (toutes les sociétés)	122	115	98	101	113	132	155	127	115	140	238	272	231	192 191
<u>AUTOBUS</u>														
(Ratio requis : de 85 à 100)														
Ratio de la valeur des ventes nettes atteint (toutes les sociétés)	119	97	102	114	98	105	163	183	199	273	213	243	312	324 239

* Le ratio valeur de production nette/valeur des ventes nettes est le rapport de la valeur totale de la production des véhicules canadiens et de la valeur des ventes totales de véhicules pour toutes les sociétés participant au Pacte de l'automobile.

Source : Compilé à partir des rapports des sociétés participant au Pacte de l'automobile présentés au MEIR.

TABLEAU 5.2

Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile, 1970-1986
(en millions de dollars canadiens)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Importations américaines provenant du Canada*																	
Automobiles	1 538	1 943	2 046	2 272	2 540	2 858	3 430	4 032	4 723	4 345	4 452	5 145	7 170	8 973	13 085	15 277	16 428
Camions, etc.	589	593	706	789	868	932	1 344	1 964	2 325	2 364	2 218	3 142	3 946	4 437	5 880	6 442	5 804
Pièces	1 127	1 495	1 778	2 172	1 963	2 045	2 942	3 721	4 753	4 489	3 405	4 151	4 902	7 056	10 287	11 512	11 577
Pneus et chambres à air	15	8	23	68	64	68	163	144	192	234	231	286	406	419	598	592	675
Total	3 269	4 039	4 553	5 301	5 435	5 903	7 879	9 861	11 993	11 432	10 306	12 724	16 424	20 885	29 850	33 803	34 484
Importations canadiennes provenant des États-Unis																	
Automobiles	659	960	1 056	1 439	1 621	2 183	2 317	2 834	3 038	3 747	3 388	3 710	2 875	4 886	6 085	8 048	8 628
Camions, etc.	275	361	495	643	896	942	970	1 118	1 322	1 952	1 217	1 347	873	1 129	2 039	2 504	2 824
Pièces	2 107	2 485	2 907	3 528	3 829	4 425	5 473	6 848	8 092	8 666	7 600	9 230	9 676	11 359	15 446	17 488	17 635
Pneus et chambres à air	24	36	50	92	218	174	115	153	130	155	146	165	147	225	345	264	227
Total	3 065	3 842	4 508	5 702	6 564	7 724	8 874	10 953	12 582	14 520	12 351	14 452	13 571	17 599	23 915	28 304	29 314
Solde																	
Automobiles	879	983	990	833	919	675	1 113	1 198	1 685	598	1 064	1 435	4 295	4 087	7 000	7 229	7 800
Camions, etc.	314	232	211	146	-28	-10	375	846	1 003	412	1 001	1 795	3 073	3 308	3 841	3 918	2 980
Pièces	-980	-990	-1 129	-1 356	-1 866	-2 380	-2 531	-3 127	-3 339	-4 177	-4 195	-5 079	-4 774	-4 303	-5 159	-5 976	-6 058
Pneus et chambres à air	-9	-28	-27	-24	-154	-106	48	-9	62	79	85	121	259	194	253	328	448
Total	204	197	45	-401	-1 129	-1 821	-995	-1 092	-589	-3 087	-2 045	-1 728	2 853	3 286	5 935	5 499	5 170
Exclusion : redressements rétroactifs à la valeur des pièces importées des États-Unis pour les frais décaulant de la fabrication d'outils spéciaux																	
	95	80	85	93	188	135	151	244	284	234	297	463	479	454	417	409	545

* On obtient une mesure plus précise du commerce des produits de l'automobile en comparant les statistiques d'importation de chacun des pays. En conséquence, les données sur les exportations canadiennes sont établies à partir des statistiques sur les importations des États-Unis.

TABLEAU 5.1

Commerce Canada – outre-mer des produits de l'automobile*, 1970-1986
(en millions de dollars canadiens)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
EXPORTATIONS CANADIENNES																	
Véhicules automobiles	141	114	117	126	204	421	427	614	711	558	634	656	440	281	346	225	222
Pièces	99	85	88	119	142	180	171	195	314	445	420	556	404	254	280	301	418
Pneus et chambres à air	3	4	3	5	5	5	8	7	10	11	31	45	26	18	24	45	42
Réexportations	9	7	6	8	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134	197
TOTAL	252	210	214	258	358	621	615	826	1 044	1 035	1 174	1 693	1 260	747	824	705	879
IMPORTATIONS CANADIENNES																	
Véhicules automobiles	240	374	464	377	450	410	522	592	894	727	1 159	1 599	1 413	1 626	2 176	3 106	3 954
Pièces	130	133	191	212	260	206	231	235	262	365	355	342	379	613	1 328	1 460	1 761
Pneus et chambres à air	19	27	42	57	70	82	79	110	146	202	208	187	115	128	207	207	220
TOTAL	389	534	697	646	780	698	842	937	1 302	1 294	1 722	2 128	1 907	2 367	3 711	4 773	5 935
SOLDE																	
Véhicules automobiles	(99)	(260)	(347)	(251)	(246)	11	(95)	22	(183)	(169)	(525)	(943)	(973)	(1 345)	(1 830)	(2 881)	(3 732)
Pièces	(31)	(48)	(103)	(93)	(118)	(26)	(60)	(40)	52	180	65	214	25	(359)	(1 048)	(1 159)	(1 343)
Pneus et chambres à air	(16)	(23)	(39)	(52)	(65)	(77)	(71)	(103)	(136)	(191)	(177)	(142)	(89)	(110)	(183)	(162)	(178)
Réexportations	9	7	6	8	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134	197
TOTAL	(137)	(324)	(483)	(388)	(422)	(82)	(227)	(111)	(258)	(259)	(548)	(435)	(647)	(1 620)	(2 887)	(4 068)	(5 506)

* Les pièces pour véhicules démontés sont parfois incluses dans la catégorie " pièces " et parfois dans la catégorie " véhicules " .

5. DONNÉES SUR LE COMMERCE ET LE PACTE DE L'AUTOMOBILE

TABLEAU 4.1

Dépenses d'investissement en capital par l'industrie
automobile canadienne, 1976-1986
(en millions de dollars canadiens)

Assemblage de véhicules automobiles	Carrosseries de camions	Total partiel	Pièces et accessoires d'automobiles	Total
1976	59,6	23,3	82,9	62,5
1977	152,5	24,1	176,6	109,6
1978	83,6	15,4	99,0	203,9
1979	111,4	41,7	153,1	330,9
1980	136,4	47,2	183,6	780,9
1981	272,9	32,2	305,1	666,5
1982	203,1	33,6	236,7	188,5
1983	463,2	12,6	475,8	140,5
1984	256,1	12,6	268,7	171,1
1985	713,6	8,9	722,5	332,1
1986	1 897,3	19,4	1 916,7	402,9
				2 319,6

Source : Statistique Canada.

4. INVESTISSEMENTS

TABLEAU 3.3

Production américaine de camions, 1975-1986
(unités)

Année	Légers	%	Moyens	%	Lourds	%	Total
1975	1 945 498	85,62	200 271	8,82	126 391	5,56	2 272 160
1976	2 637 314	88,53	198 726	6,67	143 009	4,80	2 979 049
1977	3 048 767	88,80	203 653	5,93	180 809	5,27	3 433 229
1978	3 263 122	88,04	224 379	6,05	218 749	5,91	3 706 250
1979	2 608 076	85,89	189 477	6,24	239 153	7,88	3 036 706
1980	1 386 523	83,16	100 088	6,00	180 672	10,84	1 667 283
1981	1 445 403	84,98	88 666	5,21	166 839	9,81	1 700 908
1982	1 720 532	90,30	49 224	2,58	135 684	7,12	1 905 440
1983	2 096 297	86,47	126 548	5,22	201 459	8,31	2 424 304
1984	2 769 275	90,05	67 805	2,21	238 245	7,74	3 075 325
1985	3 045 990	90,74	78 279	2,33	232 636	6,93	3 356 906
1986	3 128 146	92,20	51 264	1,52	213 475	6,30	3 392 885

Source : Ward's Automotive Yearbook.

TABLEAU 3.2

Production canadienne de camions, 1975-1986
(unités)

Année	Légers	%	Moyens et lourds	%	Total
1975	367 142	94,74	20 397	5,26	387 539
1976	482 807	96,45	17 753	3,55	500 560
1977	576 297	95,64	26 263	4,36	602 560
1978	629 743	95,99	26 316	4,01	656 059
1979	606 936	95,59	27 980	4,41	634 916
1980	506 274	95,97	21 248	4,03	527 522
1981	480 172	96,65	16 650	3,35	496 822
1982	434 138	96,94	13 682	3,06	447 820
1983	539 386	98,53	8 051	1,47	547 437
1984	793 873	97,81	17 849	2,19	811 722
1985	834 467	97,46	21 711	2,54	856 178
1986	771 102	97,28	21 578	2,73	792 680

Source : SFVM.

TABLÉAU 3.1

Production nord-américaine de véhicules automobiles, 1965-1986
(en milliers d'unités)

Année	Canada	États-Unis	Amérique du Nord
	Volume	Volume	Volume
	%	%	%
			Total

1965	846	7,1	11 114	92,9	11 960	100
1966	902	8,0	10 363	92,0	11 265	100
1967	947	9,5	8 992	90,5	9 939	100
1968	1 180	9,8	10 794	90,2	11 974	100
1969	1 353	11,7	10 182	88,3	11 535	100
1970	1 193	12,6	8 263	87,4	9 456	100
1971	1 373	11,4	10 650	88,6	12 023	100
1972	1 474	11,5	11 297	88,5	12 771	100
1973	1 575	11,1	12 663	88,9	14 238	100
1974	1 564	13,5	9 984	86,5	11 548	100
1975	1 442	13,9	8 965	86,1	10 407	100
1976	1 647	12,5	11 486	87,5	13 133	100
1977	1 775	12,3	12 699	87,7	14 474	100
1978	1 818	12,4	12 895	87,6	14 713	100
1979	1 632	12,4	11 475	87,6	13 107	100
1980	1 374	14,6	8 010	85,4	9 384	100
1981	1 280	13,9	7 941	86,1	9 221	100
1982	1 236	15,0	6 985	85,0	8 221	100
1983	1 502	13,9	9 226	86,1	10 728	100
1984	1 830	14,4	10 924	85,6	12 754	100
1985	1 930	14,2	11 648	85,8	13 578	100
1986	1 859	14,1	11 317	85,9	13 176	100

Source : Ward's Automotive Reports.

3. PRODUCTION

TABLEAU 2.1

Valeur des expéditions de l'industrie automobile canadienne, 1976-1986
(en millions de dollars canadiens)

Année	Montage de véhicules automobiles	Carrosseries de camions et de remorques	Pièces et accessoires d'automobiles	Tissus et accessoires d'automobiles	Total
	(CTI* 323)	(CTI 324)	(CTI 325)	(CTI 188)	

1976	7 2776,1	304,7	3 112,3	305,5	10 998,6
1977	8 610,4	340,4	3 790,2	348,6	13 089,6
1978	10 070,1	426,1	4 692,0	427,7	15 615,9
1979	10 724,4	594,5	4 472,8	424,6	16 216,3
1980	10 071,1	618,4	3 609,7	424,5	14 723,7
1981	11 402,8	631,6	4 358,4	520,9	16 913,7
1982	12 343,6	483,4	5 059,7	479,2	18 365,9
1983	15 590,7	449,4	8 357,9	612,3	25 010,3
1984	21 262,9	981,9	11 019,5	816,9	34 081,2
1985	24 599,1	1 049,1	12 183,3	905,3	38 736,8
1986	25 093,9	1 174,8	12 222,0	999,7	39 490,4

* Classification type des industries.

Source : Statistique Canada.

2. EXPEDITIONS

TABLÉAU 1.8

Répartition à l'échelle internationale de l'approvisionnement en pièces d'équipement d'origine des cinq grands constructeurs d'automobiles (en millions de dollars canadiens)

Année- modèle	Achats américains auprès des fournisseurs-maison au Canada	Achats canadiens auprès des fournisseurs-maison aux États-Unis	Colonne (a) moins colonne (b)
1965	17,4	522,2	504,8
1966	163,7	599,5	435,8
1967	209,0	716,1	507,1
1968	356,3	1 008,5	652,2
1969	406,8	1 298,7	891,9
1970	453,6	1 153,3	699,7
1971	639,0	1 428,1	789,1
1972	763,2	1 556,4	793,2
1973	801,7	1 804,0	1 002,3
1974	713,0	2 083,2	1 370,2
1975	796,7	2 209,1	1 412,4
1976	1 165,6	2 772,2	1 606,6
1977	1	3 365,8	1 845,2
1978	2 222,0	8.0.	5.0.
1979	2 361,7	4 702,8	2 341,1
1980	1 604,1	3 991,7	2 387,6
1981	2 118,7	4 957,2	2 838,5
1982	2 891,7	5 374,2	2 482,5
1983	2 360,0	5 918,0	3 558,0
1984	3 959,6	7 813,4	3 853,8
1985	4 620,7	8 489,6	3 868,9
1986	4 869,0	9 710,4	4 814,4

Année- modèle	Achats américains auprès des fournisseurs-maison au Canada	Achats canadiens auprès des fournisseurs-maison aux États-Unis	Colonne (a) moins colonne (b)
1965	74,3	236,4	162,1
1966	112,3	279,8	167,5
1967	172,1	304,6	132,5
1968	327,4	405,2	77,8
1969	430,9	485,5	54,6
1970	487,3	505,4	18
1971	574,5	484,4	90,1
1972	699,3	558,9	140,4
1973	888,4	748,8	139,6
1974	771,4	846,9	75,5
1975	875,8	1 051,1	175,3
1976	221,6	1 283,5	61,9
1977	1	1 519,9	10,1
1978	1 537,8	8.0.	5.0.
1979	1 812,0	1 560,0	25,2
1980	253,4	1 226,1	27,3
1981	1 385,1	1 450,7	65,6
1982	1 476,9	1 843,8	366,9
1983	1 922,1	2 067,4	145,3
1984	2 616,7	3 034,2	417,5
1985	3 381,4	3 871,4	490,0
1986	3 735,7	4 618,8	883,1

Nota : Les achats canadiens ne servent qu'au montage des véhicules au Canada. Ces chiffres ne comprennent pas les pièces importées en vue d'une fabrication ultérieure ni les pièces importées pour être réexportées sous forme de pièces ou de véhicules démontés.

Source : Données compilées à partir des réponses fournies par les entreprises à l'enquête Reisman (1965-1977) et des rapports des entreprises faits aux fins du Pacte de l'automobile (1979-1986). Les rapports associés au Pacte de l'automobile ne fournissent pas de données pour 1978.

TABLEAU 1.7

Les dix premiers constructeurs de véhicules au monde
selon la production totale, 1985

Société	Production totale (unités)
---------	----------------------------

1. General Motors - E.-U.	9 077 049
2. Ford Motor - E.-U.	5 450 526
3. Toyota - Japon	3 718 522
4. Nissan - Japon	2 808 085
5. Volkswagen - Allemagne de l'Ouest	2 385 349
6. Chrysler - E.-U.	1 936 583
7. Renault - France	1 879 054
8. Peugeot - France	1 818 816
9. Vaz - U.R.S.S.	1 660 000
10. Fiat - Italie	1 508 986

Nota : Comprend la production des usines situées à l'extérieur du pays où se trouve la société mère.

Source : Motor Vehicle Manufacturers Association (MVMA) des Etats-Unis, World Motor Vehicle Data, 1987.

Données compilées par la MVMA à partir de diverses sources étrangères. Les renseignements proviennent de rapports publiés par de nombreuses associations de constructeurs à l'extérieur des Etats-Unis et d'un certain nombre d'autres sources jugées valables. Par conséquent, et en raison des nombreux facteurs complexes qui interviennent dans la détermination du classement des constructeurs dans le monde entier, la MVMA n'assume pas la responsabilité de la classification établie ci-dessus.

TABLEAU 1.6

Immatriculations de véhicules automobiles au Canada, 1981-1985

	1981	1982	1983	1984	1985
Automobiles	10 199 388	10 530 355	10 731 520	10 780 667	11 118 071
Camions et camions-tracteurs	3 137 987	3 239 341	3 307 746	3 046 889	3 095 243
Autobus	54 210	54 065	55 226	52 169	53 285
Motocyclettes	406 871	431 453	466 411	470 445	452 526
Vélocamions	-	-	-	-	35 397
Autres	53 026	55 503	58 706	56 302	64 103
Total	13 851 482	14 310 717	14 619 609	14 406 472	14 818 625

Source : Statistique Canada.

Les statistiques sur les immatriculations de véhicules automobiles figurant dans ce tableau ont été obtenues des 12 gouvernements provinciaux et territoriaux, chacun d'entre eux ayant son propre système d'immatri-culation. Bien que chacun de ces systèmes puisse être complet et logique, les distinctions entre les différents territoires et provinces posent de sérieux problèmes à quiconque tente d'utiliser un total national.

Pour chaque province et territoire, les chiffres représentent le nombre total de véhicules immatriculés en une année complète ou partielle. Cependant, il y a double emploi lorsque des véhicules sont immatriculés dans plus d'une province ou territoire durant une même année. Le questionnaire de Statistique Canada demandait des rapports de transfert séparés des provinces et des territoires, mais seules la Nouvelle-Écosse et la Colombie-Britannique ont été en mesure de fournir ces données et aucun redressement n'a donc pu être fait. Une analyse de ces rapports indique que moins de 1,7 p. 100 des immatriculations de véhicules automobiles sont des transferts d'autres provinces et territoires.

Depuis 1980, les renseignements venant de la province du Québec concernant l'immatri-culation sont fondés sur le compte du nombre de véhicules en circulation. Pour les années précédentes, les données compilées pour le Québec reposaient sur le nombre des transactions d'immatri-culations. Cependant, comme le numéro d'immatri-culation au Québec change chaque fois qu'un véhicule est vendu (contrairement aux neuf autres provinces où la plaque d'immatri-culation suit le véhicule), le nombre des transactions tend à dépasser le nombre de véhicules en circulation dans cette province.

TABLEAU 1.5

Ventes de voitures de tourisme neuves aux États-Unis selon l'origine,
1964-1986 (unités)

Année	Total des ventes	Nord-américaines	Importées	Japonaises
	Nombre	%	Nombre*	%

1964	8 100 865	7 616 734	94,0	484 131	6,0	s/o	-
1965	9 232 504	8 763 219	94,9	469 285	5,1	18 067	0,2
1966	8 978 657	8 377 425	93,3	601 232	6,7	40 183	0,5
1967	8 286 472	7 567 884	91,3	718 588	8,7	69 188	0,8
1968	9 610 257	8 624 820	89,7	985 437	10,3	109 586	1,2
1969	9 545 295	8 464 375	88,7	1 080 920	11,3	189 160	2,0
1970	8 364 950	7 115 537	85,1	1 249 413	14,9	312 777	3,7
1971	10 209 375	8 676 284	85,0	1 533 091	15,0	578 977	5,7
1972	10 907 503	9 321 502	85,5	1 586 001	14,6	628 918	5,8
1973	11 402 261	9 669 689	84,8	1 732 572	15,2	742 621	6,5
1974	8 838 244	7 448 921	84,3	1 389 323	15,7	592 113	6,7
1975	8 614 524	7 050 120	81,8	1 564 404	18,2	807 931	9,4
1976	10 097 692	8 606 573	85,2	1 491 119	14,8	931 182	9,2
1977	11 168 708	9 104 454	81,5	2 064 254	18,5	1	12,5
1978	11 300 477	9 307 563	82,4	1 992 914	17,6	1 414 260	12,5
1979	10 647 442	8 328 055	78,2	2 319 387	21,8	1 833 927	17,2
1980	8 978 584	6 578 252	73,3	2 400 332	26,7	1 908 413	21,3
1981	8 533 135	6 205 856	72,7	2 327 279	27,3	1 858 896	21,8
1982	7 978 872	5 756 658	72,2	2 222 214	27,9	1 801 481	22,6
1983	9 182 071	6 795 299	74,0	2 386 772	26,0	1 915 621	20,9
1984	10 390 815	7 951 523	76,5	2 439 292	23,5	1 906 204	18,3
1985	11 038 423	8 204 704	74,3	2 833 719	25,7	2 217 860	20,2
1986	11 452 566	8 214 888	71,7	3 237 678	28,3	2 375 818	20,7

* Les importations incluent les importations captives de 1980 et celles des années suivantes.

Source : Ward's Automotive Reports.

TABLEAU 1.4

Ventes de voitures de tourisme neuves au Canada selon l'origine, 1964-1986 (unités)

Année	Total des ventes	Nord-américaines	Total Importées	Japonaises	
	Nombre	%	%	Nombre	
1964	616 759	550 823	89,3	65 936	10,7
1965	708 716	633 641	89,4	75 075	10,6
1966	694 820	626 986	90,2	67 834	9,8
1967	679 435	605 049	89,1	74 386	10,9
1968	741 915	637 393	85,9	104 522	14,1
1969	760 803	638 270	83,9	122 533	16,1
1970	640 360	497 185	77,7	143 175	22,3
1971	780 762	592 319	75,9	188 443	24,1
1972	858 959	653 933	76,1	205 026	23,9
1973	970 828	782 914	80,6	187 914	19,4
1974	942 797	796 840	84,5	145 957	15,5
1975	989 280	835 679	84,5	153 601	15,5
1976	946 488	793 201	83,8	153 287	16,2
1977	991 398	797 752	80,5	193 646	19,5
1978	988 890	815 994	82,5	172 896	17,5
1979	1 003 008	863 554	86,1	139 454	13,9
1980	932 060	740 767	79,5	191 293	20,5
1981	904 195	646 942	71,6	257 253	28,4
1982	713 481	489 435	68,6	224 046	31,4
1983	843 318	625 088	74,1	218 230	25,9
1984	971 210	724 932	74,6	246 278	25,4
1985	1 137 216	794 965	69,9	342 251	30,1
1986	1 091 117	761 867	69,8	329 250	30,2

Source : Statistique Canada.

TABLEAU 1.3

Ventes d'automobiles nord-américaines aux États-Unis selon la taille, 1970-1986
(unités)

Année	Mini- compactes	%	Compactes	%	Intermé- diaires	%	Grosses voitures	%	Voitures de luxe	%	Total des ventes
1970	138 259	1,93	1 157 250	16,18	2 434 906	34,04	3 033 092	42,40	389 280	5,44	7 152 787
1971	721 814	8,74	1 174 090	14,21	2 330 502	28,20	3 500 140	42,36	536 890	6,50	8 263 436
1972	809 014	9,75	1 267 350	15,27	2 360 920	28,45	3 332 215	40,15	529 277	6,38	8 298 776
1973	1 072 440	11,09	1 687 379	17,45	2 909 511	30,09	3 258 475	33,70	741 884	7,67	9 669 689
1974	791 901	10,63	1 557 854	20,91	2 539 193	34,09	2 016 375	27,07	543 598	7,30	7 448 921
1975	1 167 393	17,27	1 678 500	24,83	1 974 772	29,21	1 587 852	23,49	352 395	5,21	6 760 912
1976	1 041 050	12,10	2 436 219	28,31	2 845 207	33,06	1 898 857	22,06	385 240	4,48	8 606 573
1977	994 936	10,93	2 364 838	25,97	3 009 209	33,05	2 276 561	25,00	458 910	5,04	9 104 454
1978	1 209 320	13,20	2 224 380	24,28	3 007 774	32,84	2 137 160	23,33	581 547	6,35	9 160 181
1979	1 762 050	21,42	1 936 150	23,54	2 334 500	28,38	1 708 790	20,77	483 936	5,88	8 225 426
1980	1 670 721	25,40	1 674 755	25,46	1 835 799	27,91	1 075 267	16,35	321 710	4,89	6 578 252
1981	1 661 401	26,77	1 523 044	24,54	1 741 694	28,07	951 534	15,33	328 183	5,29	6 205 856
1982	1 738 589	30,20	1 104 083	19,18	1 618 078	28,11	928 467	16,13	367 441	6,38	5 756 658
1983	2 034 807	29,95	924 639	13,61	2 247 042	33,07	1 157 519	17,04	431 292	6,35	6 795 299
1984	2 306 206	29,00	1 309 390	16,47	2 457 048	30,90	1 232 368	15,50	646 511	8,13	7 951 523
1985	1 296 863	15,81	2 562 588	31,24	2 463 556	30,03	1 077 308	13,14	804 389	9,81	8 204 704
1986	1 325 325	16,14	2 461 192	29,97	2 540 491	30,93	1 115 789	13,59	772 091	9,40	8 214 888

Source : Immatriculations pour les années 1970 à 1975 (les chiffres sont inférieurs à ce qu'ils devraient être, car des rapports incomplets ont été fournis par certains États). Ventes au détail pour 1976 et les années suivantes - Ward's Automotive Reports.

TABLEAU 1.2

Ventes d'automobiles nord-américaines au Canada selon la taille, 1970-1986
(unités)

Année	Mini- compactes	%	Compactes	%	Intermé- diaires	%	Grosses voitures	%	Voitures de luxe	%	Total des ventes
1970	8 882	1,80	101 192	20,46	156 136	31,57	214 785	43,43	13 556	2,74	494 551
1971	38 616	6,85	108 280	19,22	158 687	28,16	234 656	41,64	23 259	4,13	563 498
1972	45 645	7,41	132 550	21,51	185 856	30,16	206 830	33,57	45 308	7,35	616 189
1973	81 739	10,89	164 783	21,96	233 914	31,18	213 909	28,51	55 927	7,45	750 272
1974	89 969	11,61	183 062	23,63	239 003	30,85	209 102	26,99	53 600	6,92	774 736
1975	74 552	10,29	185 894	25,66	229 364	31,66	222 581	30,73	11 963	1,65	724 354
1976	70 483	8,89	245 047	30,91	249 235	31,44	215 451	27,18	12 502	1,58	792 718
1977	56 060	7,03	245 805	30,81	266 784	33,44	214 287	26,86	14 775	1,85	797 711
1978	96 154	11,80	248 046	30,43	263 448	32,32	191 113	23,44	16 435	2,02	815 196
1979	152 432	17,67	236 832	27,46	243 132	28,19	203 388	23,58	26 738	3,10	862 522
1980	140 214	18,92	228 745	30,86	205 813	27,77	148 145	19,99	18 350	2,48	741 267
1981	136 696	21,45	198 078	31,08	184 443	28,94	105 406	16,54	12 604	1,98	637 227
1982	156 874	32,36	124 944	25,78	145 237	29,96	50 705	10,46	6 959	1,44	484 719
1983	205 942	33,56	135 226	22,04	197 672	32,21	66 016	10,76	8 817	1,44	613 673
1984	235 429	33,01	178 527	25,03	206 740	28,99	79 030	11,08	13 531	1,90	713 257
1985	237 047	30,22	202 286	25,88	245 966	31,47	79 961	10,23	16 567	2,12	781 827
1986	232 949	30,90	187 465	24,87	234 511	31,11	81 752	10,85	17 227	2,29	753 904

Source : SFVM.

TABLÉAU 1.1
Ventes au détail de véhicules automobiles au Canada et aux États-Unis
1970-1986
(en milliers d'unités)

1. CANADA							
AUTOMOBILES				CAMIONS			
Année	Nord-améri- caines	d'outre-mer	Total	Nord-améri- caines	d'outre-mer	Total	Nombre total de véhicules

1. CANADA

1970	497	143	640	125	9	134	774
1971	592	188	780	147	13	160	940
1972	654	205	859	190	17	207	1 066
1973	783	188	971	235	20	256	1 227
1974	797	146	943	288	19	307	1 249
1975	836	154	989	310	17	327	1 317
1976	793	153	946	331	14	345	1 291
1977	798	194	991	338	16	354	1 345
1978	816	173	989	364	13	377	1 366
1979	863	140	1 003	381	12	393	1 396
1980	741	191	932	312	22	334	1 266
1981	647	257	904	251	36	287	1 191
1982	489	224	713	167	40	207	920
1983	625	218	843	193	45	238	1 081
1984	725	246	971	274	39	313	1 284
1985	795	342	1 137	345	48	393	1 530
1986	762	329	1 091	368	51	419	1 510

Source : Statistique Canada.

AUTOMOBILES				CAMIONS			
Année	Nord-ameri- caines	d'outre-mer	Total	Nord-ameri- caines	d'outre-mer	Total	Nombre total de véhicules
2. ETATS-UNIS							

2. ÉTATS-UNIS

1970	7 120	1 285	8 405	1 746	65	1 811	10 216
1971	8 681	1 570	10 251	2 011	85	2 096	12 347
1972	9 327	1 623	10 950	2 486	143	2 632	13 575
1973	9 676	1 763	11 439	2 916	228	3 144	14 583
1974	7 454	1 413	8 867	2 512	171	2 683	11 550
1975	7 053	1 587	8 640	2 249	231	2 480	11 120
1976	8 611	1 498	10 109	2 944	237	3 181	13 290
1977	9 109	2 075	11 184	3 353	323	3 676	14 860
1978	9 312	2 000	11 312	3 776	337	4 113	15 425
1979	8 328	2 300	10 628	3 000	500	3 500	14 128
1980	6 578	2 398	8 976	2 002	484	2 486	11 462
1981	6 206	2 324	8 530	1 852	488	2 300	10 830
1982	5 757	2 222	7 979	2 151	410	2 561	10 540
1983	6 795	2 386	9 181	2 588	464	3 052	12 233
1984	7 951	2 439	10 390	3 484	607	4 091	14 481
1985	8 205	2 834	11 038	3 912	766	4 678	15 716
1986	8 216	3 235	11 451	3 944	923	4 867	16 318

Source : La Société des fabricants de véhicules à moteur (SFVM) et Ward's Automotive Reports.

1. VENTES

Nota : En raison de la diversité des sources qui ont permis de dresser ces tableaux statistiques, les totaux peuvent ne pas concorder. Les écarts sont attribuables aux diverses méthodes utilisées pour obtenir les différentes statistiques.

7.1	Principales usines de montage de véhicules automobiles	52
7.2	et de fabrication de pièces au Canada	54
7.3	d'automobiles au Canada	59
	Entreprises en participation et projets d'investissement direct, pièces d'automobiles, 1986	
7. Usines de montage de véhicules et de fabrication de pièces au Canada		
6.1	Emplois liés à l'industrie automobile au Canada, 1964-1986	48
6.2	Emplois liés à l'industrie automobile aux États-Unis, 1972-1986	49
6.3	L'industrie canadienne des pièces d'automobiles selon le nombre d'employés, 1985	50
6. Emploi		
5.4	Valeur réelle ajoutée au Canada (VAC), en pourcentage du coût des ventes, comparativement aux engagements de VAC de tous les fabricants participant au Pacte de l'automobile, 1976-1986	41
5.5	Total de la valeur ajoutée au Canada, selon les catégories de production, pour les quatre principaux constructeurs canadiens, 1964-1986	42
5.6	Industrie automobile, transactions choisies de comptes courants et de comptes de capital entre le Canada et les États-Unis, 1982-1985	43
5.7	Variations prévues en vertu de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce pour les droits ad valorem de la nation la plus favorisée, articles tarifaires nos 43803-1, 61815-1	45

ANNEXES STATISTIQUES

TABLe DES MATIèRES

1. Ventes

1.1	Ventes au détail de véhicules automobiles au Canada	20
1.2	Ventes d'automobiles nord-américaines au Canada selon la taille, 1970-1986	21
1.3	Ventes d'automobiles nord-américaines aux États-Unis selon la taille, 1970-1986	22
1.4	Ventes de voitures de tourisme neuves au Canada selon l'origine, 1964-1986	23
1.5	Ventes de voitures de tourisme neuves aux États-Unis selon l'origine, 1964-1986	24
1.6	Immatriculations de véhicules automobiles au Canada, 1981-1985	25
1.7	Les dix premiers constructeurs de véhicules au monde selon la production totale, 1985	26
1.8	Répartition à l'échelle internationale de l'approvisionnement en pièces d'équipement d'origine des cinq grands constructeurs d'automobiles	27

2. Expéditions

2.1	Valeur des expéditions de l'industrie automobile canadienne, 1976-1986	30
-----	------------------------------------------------------------------------	----

3. Production

3.1	Production nord-américaine de véhicules automobiles, 1965-1986	32
3.2	Production canadienne de camions, 1975-1986	33
3.3	Production américaine de camions, 1975-1986	34

4. Investissements

4.1	Dépenses d'investissement en capital par l'industrie automobile canadienne, 1976-1986	36
-----	---------------------------------------------------------------------------------------	----

5. Données sur le commerce et le Pacte de l'automobile

5.1	Commerce Canada - outre-mer des produits de l'automobile, 1970-1986	38
5.2	Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile, 1970-1986	39
5.3	Ratios entre la production globale nette et la valeur nette des ventes réalisées par les sociétés participant, au Canada, au Pacte de l'automobile, 1972-1986	40

Les exportations de pièces vers les États-Unis ont augmenté de 65 millions de dollars pour se rendre à 11,6 milliards de dollars en 1986 (TABLEAU 5.2). Les exportations de pièces vers d'autres pays se sont accrues de 39 p. 100 pour atteindre 418 millions de dollars par rapport à 301 millions en 1985.

Investissement

Le capital investi en 1986 par les fabricants canadiens de pièces d'automobiles a augmenté de 21 p. 100 par rapport à 1985, poursuivant ainsi la tendance amorcée en 1983.

TABLEAU 8

INVESTISSEMENT DE CAPITAL DANS L'INDUSTRIE CANADIENNE
DES PIÈCES D'AUTOMOBILES, 1978-1986

<u>Année</u>	<u>Dépenses immobilisées</u> <u>(en millions de dollars)</u>
1978	201,4
1979	330,9
1980	786,9
1981	666,5
1982	189,8
1983	164,0
1984	203,2
1985	332,1
1986	402,9

Source : Statistique Canada.

Dépenses en capital

Les dépenses effectuées au Canada pour des ateliers et de l'outillage par les producteurs de véhicules nord-américains ont atteint 1,138 milliard en 1986, soit une hausse de 20 p. 100 par rapport à l'année précédente. Les dépenses engagées par General Motors pour l'établissement de l'Autoplex à Oshawa et du programme de nouveaux produits à Sainte-Thérèse ont constitué une part importante du total des mises de fonds effectuées par l'industrie.

L'INDUSTRIE CANADIENNE DES PIÈCES D'AUTOMOBILES

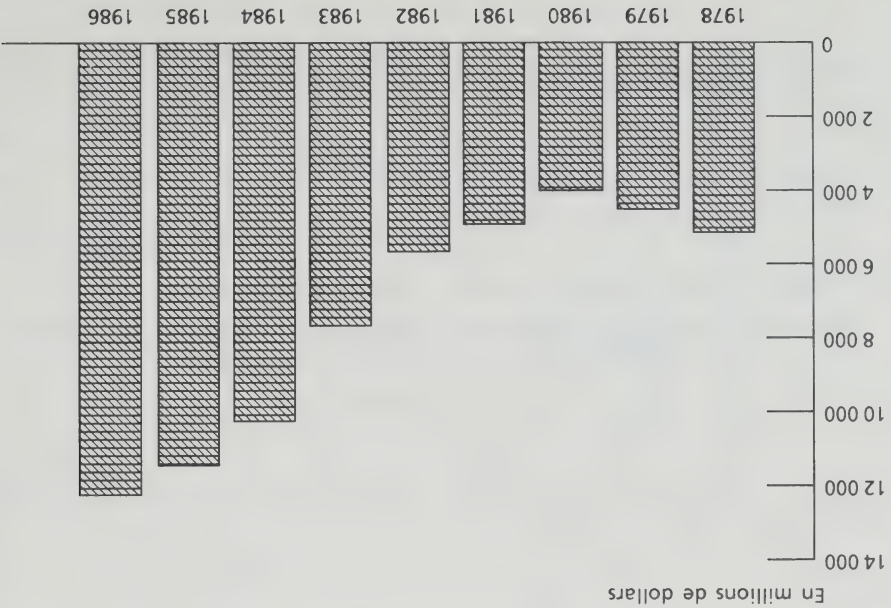
L'industrie canadienne des pièces d'automobiles produit des composants destinés au montage de véhicules ainsi que des pièces et des accessoires pour le marché de l'après-vente ou marché de remplacement. Cette industrie comprend trois catégories de fabricants : les installations intra-muros des producteurs de véhicules qui, en 1986, ont effectué environ 45 p. 100 de la production, les producteurs de pièces indépendants d'appartenance étrangère qui ont été la source d'environ 40 p. 100 de la production globale et les fabricants de pièces canadiens indépendants qui ont réalisé 15 p. 100 de la production. Le secteur des pièces d'appartenance canadienne regroupe plusieurs centaines d'entreprises petites et moyennes, tandis que le secteur multinational indépendant, de propriété étrangère, est composé de 12 à 15 grandes sociétés.

En 1986, la production globale des pièces d'automobiles a représenté 13,4 milliards de dollars dont 80 p. 100 étaient exportés surtout vers les États-Unis. Environ 85 p. 100 étaient des pièces d'origine utilisées pour le montage de véhicules. Les autres 15 p. 100 ont été vendus sur le marché de l'après-vente.

Graphique 5

EXPÉDITIONS DE PIÈCES D'AUTOMOBILES CANADIENNES

1978 - 1986



Au chapitre du contrôle des coûts, la tendance amorcée par les sociétés nord-américaines s'est poursuivie en 1986 (TABLEAU 6).

TABLEAU 6

FRAIS DE PERSONNEL ET RÉCETTES
DES TROIS GRANDS CONSTRUCTEURS DE VÉHICULES, 1981-1986

Produit	Unités de ventes (en millions)	Produit (en millions de dollars)	Emploi	Récettes (en millions de dollars)	Frais de personnel par unité vendue (dollars)	Frais de personnel employé (dollars)	Frais de personnel en % des ventes
1981	1 686	17 380	66 396	1 734	1 028,47	26 116	9,98
1982	1 576	18 083	60 579	1 720	1 091,37	28 393	9,51
1983	2 036	24 323	68 938	2 128	1 045,19	30 868	8,75
1984	2 471	31 997	73 639	2 564	1 037,64	34 819	8,01
1985	2 692	37 180	75 962	2 899	1 076,89	38 164	7,80
1986	2 631	38 178	72 687	2 878	1 093,88	39 594	7,54

Source : États financiers des sociétés.

L'emploi dans les trois grandes sociétés automobiles (montage et pièces intégrées) a diminué soit 3 275 postes en 1986, soit une baisse de 4 p. 100 par rapport à 1985, bien que les frais de personnel n'aient diminué que de 21 millions de dollars. Les frais de personnel par unité de vente ont augmenté de 17 dollars. Cela s'est traduit dans les frais de personnel par employé qui ont grimpé de 3 p. 100 en 1986. Cependant, les frais de personnel en tant que pourcentage des recettes des ventes a légèrement baissé, maintenant la tendance affichée au cours des années 80.

Tendances de la production de véhicules par employé

Comme l'indique le TABLEAU 7, le nombre de véhicules produits par employé a atteint un maximum de 30,8 en 1984. L'année suivante, en 1985, il s'est produit une légère baisse et, en 1986, ce nombre est tombé à 29,1 par employé. Cette baisse survenue en 1985 et en 1986 peut être attribuée à la rénovation complète de l'Autoplex GM d'Oshawa et aux programmes de mise en service de nouveaux modèles.

TABLEAU 7

PRODUCTION DE VÉHICULES PAR TRAVAILLEUR
CHEZ LES TROIS GRANDS CONSTRUCTEURS CANADIENS DE VÉHICULES, 1981-1986

1981	1982	1983	1984	1985	1986
1 281	1 236	1 502	1 830	1 930	1 860
55 500	51 400	55 900	59 400	63 900	64 000
23,1	24,1	26,9	30,8	30,2	29,1

Production de véhicules
(en milliers)

Emploi*

Véhicules/Employé

Source : États financiers des sociétés et Ward's Automotive Reports.
* Les chiffres au sujet de l'emploi dans ce tableau ne se rapportent qu'aux travailleurs des usines de montage.

PERFORMANCE FINANCIERE

La performance financière des sociétés nord-américaines au Canada est généralement fonction du marché pour les produits de ces entreprises et aussi de variables comme le mix des produits, les coûts de lancement des nouvelles gammes, les renouvelations d'usines, les arrêts de travail ainsi que la sécurité de l'approvisionnement en pièces et en matériaux. En 1986, General Motors a poursuivi la modernisation de son autoplex d'Oshawa et a introduit un programme de nouveaux produits à Sainte-Thérèse. Ford a instauré des méthodes et une technologie nouvelles à Oakville, et Chrysler s'est lancée dans un programme de mise au point de nouveaux produits. Chacune de ces sociétés a mis en oeuvre de vastes programmes de stimulants des ventes et de financement à taux réduit, visant à encourager les ventes et à préserver leur part du marché. Les coûts et les recettes de 1986 reflètent ces facteurs (TABLEAU 5).

TABLEAU 5

TENDANCES DES CÔTS ET DES RECETTES CHEZ LES TROIS GRANDS CONSTRUCTEURS CANADIENS DE VEHICULES, 1981-1986

	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Recettes (en millions de dollars)	17 380	18 083	24 232	31 997	37 180	38 178
Coût des ventes (en million de dollars)	17 677	18 341	23 419	29 862	35 476	36 928
Recettes-coûts	0,98	0,99	1,04	1,07	1,05	1,04
Ventes unitaires	1 686	1 576	2 036	2 471	2 692	2 631
(en milliers)						
Recettes-unités	10 308	11 474	11 946	12 949	13 811	14 511
Coût-unité	10 485	11 638	11 502	12 085	13 178	14 036
Marge brute-unité	(177)	(164)	444	864	633	475

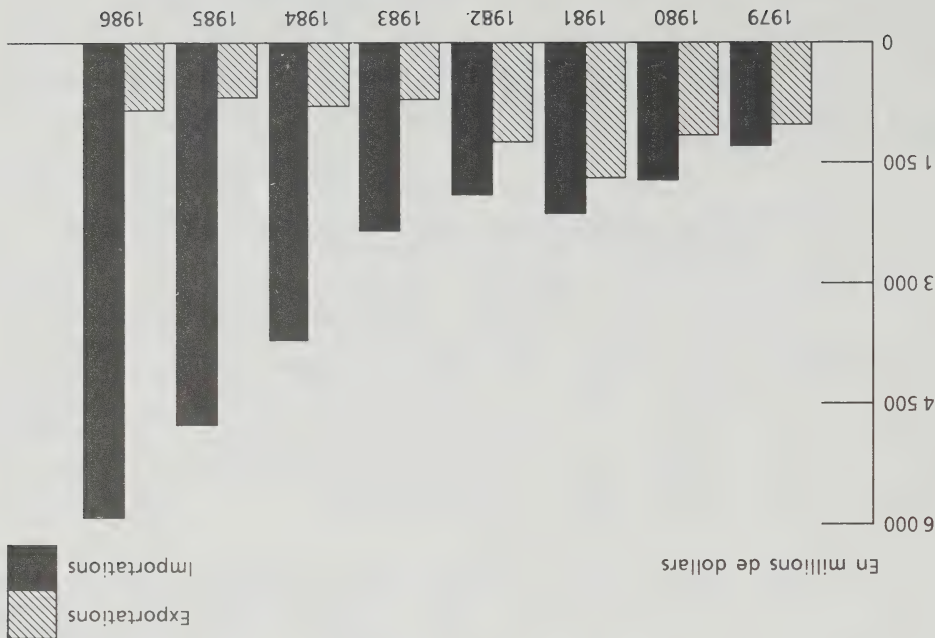
Bien que les recettes issues des ventes aient augmenté de 2,7 p. 100 par rapport à 1985, le coût des ventes ou les frais d'exploitation se sont accrus de 4,1 p. 100 entraînant une légère baisse du ratio recettes-coûts et, par conséquent, de la marge bénéficiaire brute par unité qui a chuté de 24 p. 100 en 1986.

Le déficit commercial dans le commerce des produits automobiles avec des pays autres que les États-Unis a atteint un chiffre record de 5,1 milliards de dollars en 1986, par rapport à 4,1 milliards en 1985. Cette croissance du déficit est attribuée à la hausse des importations de pièces destinées à l'entretien des véhicules importés, à l'accroissement de l'approvisionnement des producteurs pour les véhicules nord-américains en pièces d'origine auprès de fournisseurs à bas prix, ainsi qu'à l'importation de pièces pour l'assemblage d'automobiles au Canada par des entreprises japonaises. En 1986, le Mexique est devenu le deuxième plus gros fournisseur de pièces automobiles au Canada, surtout de moteurs et pièces de moteur importés par les sociétés nord-américaines pour le montage des véhicules.

Commerce automobile avec d'autres pays

En 1986, le Canada a affiché un excédent commercial de 5,1 milliards de dollars avec les États-Unis, soit une baisse de 374 millions de dollars par rapport à 1985.

Graphique 4
COMMERCE CANADA - OUTRE-MER DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE
1979 - 1986



TABLÉAU 4

COMMERCE CANADO-AMÉRICAIN DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE, 1984-1986
(APRÈS CONCILIATION DES DONNÉES)

Écart en %	Total annuel			Écart-valeur	Écart en %
	1984	1985	1986	1985	1986

(en millions de dollars canadiens)

Importation américaines					
provenant du Canada					
Automobiles	13 085	15 277	16 428	2 192	1 151
Camion et autres	5 880	6 422	5 804	542	-618
Véhicules automobiles	10 287	11 512	11 577	1 225	65
Pièces	598	592	675	-6	83
Pneus et chambres à air	14,0	-1,0	8,3		
Total					
	29 850	33 803	34 484	3 953	681
	13,2				2,0

Importation canadiennes					
provenant des États-Unis					
Automobiles	6 085	8 048	8 628	1 963	580
Camion et autres	2 039	2 504	2 824	465	320
Véhicules automobiles	15 446	17 488	17 680	2 042	192
Pièces	345	264	227	-81	-37
Pneus et chambres à air	-14,0	-23,5	1,1		
Total					
	23 915	28 304	29 359	4 389	1 055
	18,4				3,7

Solde					
Automobiles	7 000	7 229	7 800	229	571
Camion et autres	3 841	3 918	2 980	77	-938
Véhicules automobiles	-5 159	-5 976	-6 103	-817	-127
Pièces	253	328	448	75	120
Pneus et chambres à air	5 935	5 499	5 125	-436	-374
Total					

Exclusion : redressements à la valeur des pièces importées pour les frais découlant de la fabrication d'outils spéciaux.

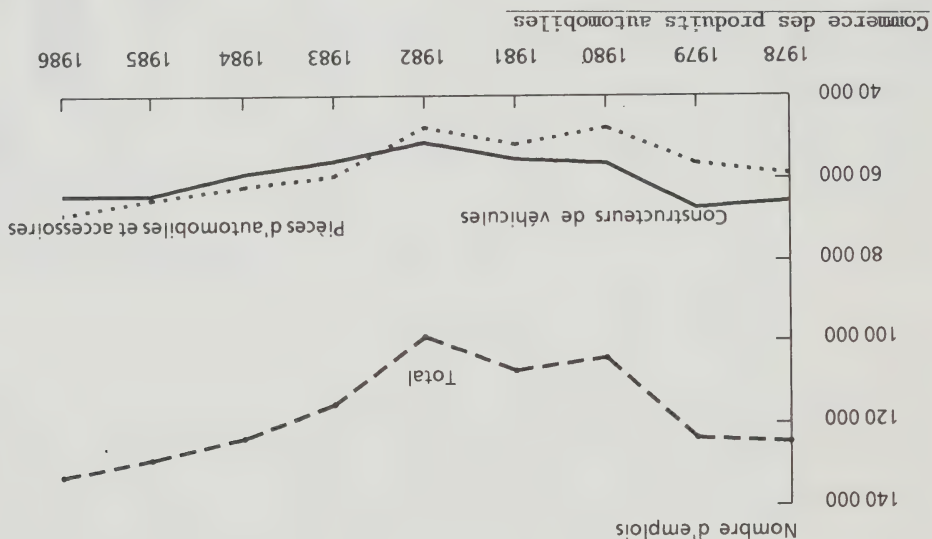
Source : Statistique Canada.

Emploi

L'emploi dans le secteur automobile du Canada a atteint le niveau record de 132 600 travailleurs par rapport à 129 120 travailleurs en 1985. Des hausses du niveau de l'emploi sont survenues dans tous les secteurs de l'industrie, y compris celui des pièces, où l'emploi est monté à 63 600 travailleurs.

Graphique 3

EMPLOI DANS L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE PAR SECTEUR 1978 - 1986



En 1986, le secteur automobile du Canada a affiché un excédent commercial global de 68,3 milliards de dollars par rapport à 1,4 milliard en 1985 et à 3 milliards en 1984.

Commerce entre le Canada et les États-Unis

Plus de 95 p. 100 du commerce automobile entre ces deux pays se fait sous le régime du Pacte de l'automobile. Plus de 80 p. 100 de la production canadienne du montage de véhicules à moteur sont exportés aux États-Unis et les importations en provenance des États-Unis représentent environ 70 p. 100 des ventes de véhicules au Canada.

En 1986, les exportations canadiennes de produits automobiles vers les États-Unis ont augmenté de 2 p. 100 pour atteindre 34,5 milliards de dollars. Ce taux d'augmentation a été plus faible que celui des 2 années précédentes, ce qui traduit le ralentissement de la demande sur le marché américain et la concurrence livrée par les importations.

TABLÉAU 3

USINES DE MONTAGE EN AMÉRIQUE DU NORD

Société	Capacité (Nombre de voitures)	Début- Année
Honda - Ohio	350 000	1982
Honda - Ontario	80 000	1986
Nissan - Tennessee	200 000	1983
Toyota - Californie Kentucky	250 000	1984
Toyota - Ontario	50 000	1988
Mazda - Michigan	300 000	1987
Mitsubishi - Illinois	240 000	1988
Fuji - Indiana	120 000	1989
GM/Suzuki - Ontario	200 000	1988
Hyundai - Québec	100 000	1989
Total	2 090 000	

TABLÉAU 2

PRODUCTION CANADIENNE DE VÉHICULES AUTOMOBILES, 1978-1986
(en milliers d'unités)

Année	Voitures de tourisme	Véhicules commerciaux	Ecart en %	Total	Ecart en %
1978	1 140	678	-	1 818	-
1979	988	644	(13,1)	1 632	(10,2)
1980	847	527	(14,3)	1 374	(15,8)
1981	806	524	(4,8)	1 330	(3,2)
1982	794	448	(1,5)	1 242	(6,6)
1983	940	547	18,4	1 487	19,8
1984	1 023	807	8,8	1 830	21,8
1985	1 071	856	4,7	1 930	5,5
1986	1 062	798	(0,8)	1 860	(3,6)

Source : Ward's Automotive Reports et SFVM.
Nota : (1) Moins les chiffres entre parenthèses.

(2) La production de camions en 1983 et en 1984 incluait les mini-fourgonnettes de Chrysler.

Le déclin de la production de véhicules qu'ont connu les sociétés nord-américaines, ne traduit pas le niveau soutenu des ventes de véhicules au Canada et aux États-Unis. Le montage d'un nombre croissant d'automobiles par des sociétés japonaises en Amérique du Nord et la pression constante des importations ont forcé les entreprises nord-américaines à réduire leur production. La présence grandissante d'entreprises étrangères sur le marché du montage automobile en Amérique du Nord est indiquée au TABLEAU 3.

TABLEAU 1

TENDANCES DE LA PRODUCTION MONDIALE DE VEHICULES
(en millions d'unités)

	1984		1985		1986	
	Unités	Part	Unités	Part	Unités	Part
	en %	en %	en %	en %	en %	en %
Amérique du Nord	12,8	30,6	13,6	30,0	13,2	28,9
(E.-U. et Canada)	12,7	30,4	13,5	29,9	14,2	31,0
Europe de l'Ouest	11,5	27,5	12,3	27,2	12,3	26,9
Japon	3,0	7,2	3,2	7,0	3,1	6,8
Europe de l'Est	1,8	4,3	2,6	5,9	2,9	6,4
Autres	41,8	100,0	45,2	100,0	45,7	100,0
Total						

Source : Wards Automotive News.

La production de véhicules en Amérique du Nord est descendue à 13,2 millions d'unités, ce qui constitue une baisse de 3 p. 100 par rapport à 1985. La production de véhicules du Japon est demeurée constante alors que celle de l'Europe de l'Ouest s'élevait à 14,2 millions d'unités, marquant une hausse de 5,1 p. 100.

Production de véhicules nord-américains

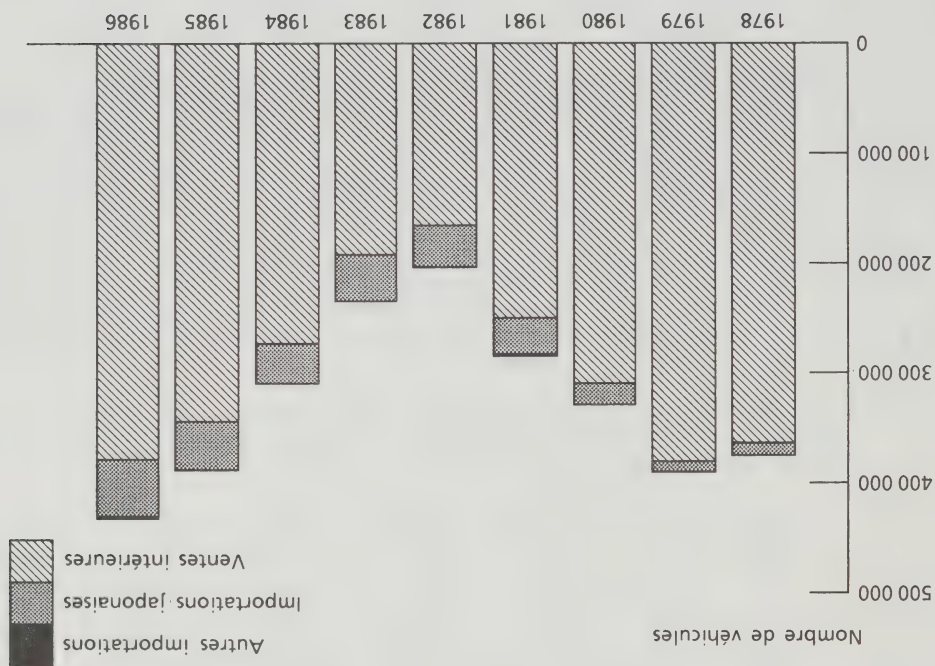
Aux Etats-Unis, la production de véhicules à moteur a baissé de 2 p. 100 en 1986. La production automobile est réduite de 3,1 p. 100 pour passer à 11,4 millions d'unités, bien que celle des véhicules utilitaires aux Etats-Unis ait augmenté de 10 p. 100 (TABLEAU 1.1 en annexe).

La production de véhicules utilitaires au Canada a diminué de 58 000 unités, soit de 6,8 p. 100 par rapport à l'année précédente. La production automobile du Canada a baissé de près de 1 p. 100.

Les ventes de véhicules utilitaires au Canada en 1986 ont augmenté de près de 11 p. 100, pour atteindre 436 128 unités. Celles des camions de type nord-américain ont augmenté de 10,2 p. 100 pour passer à 379 598 unités, tandis que les ventes de camions légers japonais grimpèrent de 16,4 p. 100.

Graphique 2

VENTES DE VÉHICULES COMMERCIAUX AU CANADA 1978 - 1986



Tendances de la production

En 1986, la production de véhicules à l'échelle mondiale a atteint le niveau record de 45,7 millions d'unités contre 45,2 millions en 1985, soit une hausse supérieure à 1 p. 100.

SOMMAIRE STATISTIQUE POUR 1986

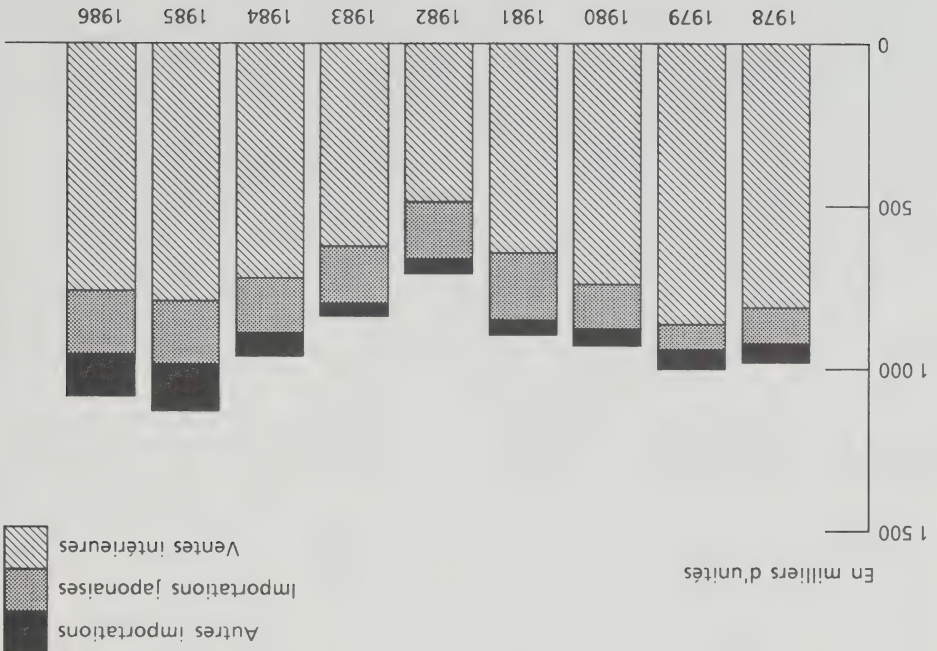
Tendances du marché

La demande d'automobiles et de véhicules utilitaires a augmenté en Europe de l'Ouest, mais elle est restée stable au Japon. Le volume global des ventes de véhicules nord-américains a atteint 17,8 millions d'unités en 1986 contre 17,2 millions d'unités en 1985 (TABLEAU 1.1 en annexe). Cette hausse peut être attribuée aux ventes effectuées aux États-Unis.

Au Canada, les ventes d'automobiles de type nord-américain ont baissé de 4,2 p. 100 pour passer à 762 000 unités, mais leur part du marché est demeurée à 69,8 p. 100. Les ventes d'automobiles importées ont aussi diminué en 1986, mais celles des automobiles japonaises sont restées à leur niveau de 1985, sur une base unitaire.

VENTES DE VOITURES DE TOURISME AU CANADA 1978 - 1986

Graphique 1



En 1986, une autre évolution s'est produite dans le rôle de l'assemblage automobile en faveur de la coordination du système de production. Les sociétés nord-américaines tentent actuellement de réduire leurs coûts et leurs mises de fonds en effectuant à l'extérieur un plus gros volume d'achats de composants et de sous-ensembles importants. Ces entreprises collaborent plus étroitement avec les fournisseurs de composants afin de s'assurer que les difficultés en matière de financement, de design, de qualité et de coûts soient conjointement résolues. Cela laisse entendre qu'il y aura moins de fournisseurs pour chaque moteur d'ensemble, que les pièces spéciales fourniront d'une seule source d'approvisionnement et qu'une association à long terme sera établie avec les fournisseurs. Il est probable que ce processus d'approvisionnement connaîtra à l'avenir un plus grand essor lorsque les moteurs de véhicules s'efforceront de réduire leurs coûts et d'améliorer la qualité de leurs produits.

D'après certaines prévisions, il se peut que la reprise de l'industrie nord-américaine survenue ces trois dernières années ait atteint son apogée et que les niveaux actuels de production ne soient jamais plus dépassés. Un ralentissement de la croissance durant le reste de la décennie et les États-Unis soient presque saturés portent à croire que les ventes de ces produits vont probablement croître à un rythme annuel inférieur à 2 p. 100 au cours de cette période. La concurrence de plus en plus vive des importations et des usines de montage transplantées au Canada et aux États-Unis, dans une conjoncture de faible croissance et d'innovation technologique rapide, continuera d'exercer des pressions sur les producteurs nord-américains de véhicules et de pièces durant la prochaine décennie.

Sans aucun doute, les producteurs de véhicules et les fabricants de pièces canadiens peuvent s'attendre dorénavant à un milieu commercial de plus en plus complexe et compétitif.

Malgré la hausse rapide du yen, aucun effet marqué n'a été relevé sur la viabilité de l'industrie japonaise. Les entreprises avaient réagi rapidement par des mesures de restriction des dépenses et des majorations de prix. Toutefois, le nouveau rapport dollar-yen a encouragé les sociétés automobiles japonaises à accélérer leur mouvement vers la production de modèles spécialisés. Ceux-ci seront plus en mesure de concurrencer les modèles nord-américains assemblés au Canada.

La réévaluation des devises a accéléré la tendance vers l'accroissement des investissements asiatiques dans des usines de montage et des ateliers de pièces implantées sur le continent nord-américain. La nouvelle production sort déjà des entreprises japonaises installées aux Etats-Unis et plusieurs autres usines sont à l'étape de la construction ou à celle de la planification au Canada et aux Etats-Unis. En 1986 par exemple, General Motors du Canada Ltée et Suzuki Motors of Japan ont annoncé leur intention de construire au Canada une usine de montage et d'estampage qui pourra produire 200 000 unités annuellement, lorsqu'elle sera entièrement opérationnelle en 1992.

Les fabricants de pièces japonais investissent aussi dans la fabrication de pièces en Amérique du Nord, sous la forme d'investissement direct ou par le truchement de coentreprises. On estime que, d'ici à 1990, plusieurs centaines de fabricants de pièces japonais oeuvreront dans ce domaine de production au Canada et aux Etats-Unis. Ce qui constituera une concurrence de taille pour les fabricants de pièces de cette partie du continent.

L'internationalisation de l'industrie automobile se poursuit, et les producteurs de véhicules nord-américains intensifient leurs efforts en vue d'établir des relations avec les producteurs asiatiques. Chacun des grands fabricants de véhicules a conclu des accords de participation, de coentreprises, d'octroi de licence et des ententes techniques en vue de partager le savoir-faire en matière de production et d'approvisionnement le marché en voitures de tailles petite et moyenne. Les grands fabricants General Motors Ltée a d'importants parts dans Isuzu et Suzuki ainsi qu'une coparticipation en Californie avec Toyota. Elle possède également une part de 50 p. 100 dans Daewoo Motors en Corée du Sud. La société Ford possède 25 p. 100 des actions de Mazda et une part de KIA en Corée du Sud. Elle possède aussi 70 p. 100 des actions de Ford Lio Ho Company à Taiwan. Chrysler a acquis une part de Mitsubishi. Bref, l'internationalisation de l'industrie automobile signifie que les importations de ces véhicules continueront d'occuper une place prééminente dans les stratégies d'entreprise des producteurs installés depuis longtemps en Amérique du Nord.

Un autre important facteur qui influe sur la production automobile est l'introduction d'un nouvel outillage automatisé et robotisé. L'automatisation a déjà réduit l'échelle minimale de production annuelle efficiente des chaînes de production individuelles. L'utilisation accrue d'outillage souple, automatisé pour le montage d'automobiles a permis l'assemblage d'une gamme plus étendue de produits sur la même chaîne. Elle a aussi permis aux sociétés automobiles de pénétrer des marchés en utilisant de faibles niveaux de montage tout en offrant un certain nombre de variantes du même modèle.

SITUATION DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE EN 1986

L'année 1986 a été marquée par une évolution rapide de l'industrie canadienne de l'automobile, caractérisée par une très vive concurrence des importations, de fortes fluctuations du marché des changes et par des techniques de production en constante innovation. Au cours de cette année, deux négociations commerciales aux répercussions potentiellement importantes ont été entamées, notamment les négociations sur l'accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis et la huitième série de négociations relatives à l'Accord général sur les tarifs et le commerce (GATT).

Après deux décennies de rationalisation dans le cadre du Pacte de l'automobile, ce secteur de l'industrie canadienne dépend beaucoup du marché nord-américain et réagit vivement à ses tendances. Toutefois, l'internationalisation et la concurrence croissantes n'ont cessé de pousser l'industrie canadienne à s'adapter à l'environnement évolutif mondial. Dans ce contexte et afin d'évaluer la pertinence des politiques touchant ce secteur, le ministère de l'Expansion industrielle régionale a entamé une étude de la politique canadienne de l'automobile, de concert avec tous les segments de l'industrie.

Le marché nord-américain demeure le plus grand et le plus développé de tous les marchés de l'automobile du monde. Grâce à un réseau de distribution établi et efficace pour atteindre un marché de consommateurs exigeants, il est relativement facile d'accès pour les producteurs automobiles étrangers. Efficacités et compétitifs, certains d'entre eux s'y sont fermement implantés.

Les ventes d'automobiles sur le marché nord-américain ont très peu augmenté en 1986 par rapport à 1985. Cette demande accrue a été satisfaite en grande partie par des producteurs étrangers dont la part du marché a atteint le niveau de 28,4 p. 100. Les ventes d'automobiles au Canada ont baissé légèrement par rapport au niveau record de 1985. Ce fléchissement de la demande a autant influé sur les ventes d'automobiles importées que sur celles produites ici.

La demande de véhicules utilitaires est demeurée ferme en Amérique du Nord et les ventes y ont excédé celles de 1985, la dernière année record. Cette hausse s'est composée également de véhicules nord-américains et de véhicules japonais.

En 1986, les Japonais ont limité à 2,3 millions d'unités leurs exportations d'automobiles aux États-Unis. Le Canada a également obtenu du Japon l'assurance que le marché canadien ne serait pas perturbé en 1986-1987.

Un événement d'importance majeure survenu en 1986 a été la rééquilibration des devises nord-américaines par rapport aux devises japonaises et européennes. Cependant, la diminution de Cela a nu aux ventes des producteurs européens. Cependant, la diminution de leur part du marché et la baisse de leur rentabilité en Amérique du Nord ont été compensées par d'importantes ventes sur leur marché intérieur et sur les autres marchés mondiaux.

AVANT-PROPOS

En 1983, le Groupe d'étude sur l'industrie canadienne des véhicules et des pièces d'automobiles a recommandé que le gouvernement publie un rapport annuel sur la performance de l'industrie canadienne de l'automobile. À la suite de cette recommandation, des rapports annuels sont publiés depuis 1983. Le présent rapport traite de la situation de cette industrie en 1986.

Le principal objectif de ces rapports annuels est de fournir une base constante de données statistiques pouvant servir à l'industrie, aux travailleurs, au gouvernement, aux analystes et aux chercheurs. Ces rapports présentent un bref aperçu des principaux événements qui ont influé sur l'industrie au cours de l'année visée et soulignent les tendances clés qui ressortent des données statistiques.

Le Ministère est reconnaissant envers tous les secteurs de l'industrie automobile pour l'aide précieuse qu'ils lui ont fournie pendant la préparation du rapport.

RAPPORT SUR L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE EN 1986

Transport de surface et machinerie
Industrie, Sciences et Technologie Canada
Ottawa (Ontario)

Juillet 1988

Rapport sur l'industrie canadienne de l'automobile en 1986



Industrie, Sciences et
Technologie Canada
Industry, Science and
Technology Canada

Canada

CAI
RIE
-R21



Industry, Science and
Technology Canada

Industrie, Sciences et
Technologie Canada

Canada

Statistical Review of the Canadian Automotive Industry: 1987



STATISTICAL REVIEW OF THE CANADIAN
AUTOMOTIVE INDUSTRY: 1987



FOREWORD

The Department has published annual reports on the Canadian automotive industry since 1983. This year, in order to expedite publication, the analytical section has been replaced by an overview of major developments affecting the sector. The statistical section, which is of most interest to readers, has not been changed. The report is now called a Statistical Review and will follow the same format in the future.

Profiles on subsectors in the automotive industry will become available over the coming months. To obtain copies, contact:

Business Centre
Communications Branch
Industry, Science and Technology Canada
235 Queen Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H5

(613) 995-5771

For further information concerning the subject matter contained in this review, contact:

Automotive Directorate
Surface Transportation & Machinery Branch
Industry, Science and Technology Canada
235 Queen Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H5

(613) 954-3394

October 1988

Canadian Automotive Developments in 1987

The Canadian automotive industry continued to invest for the future in 1987. Investment in all segments of the industry reached a record level of \$2.4 billion. Parts manufacturers almost doubled the amount invested in the previous year. (Table 4.1)

Vehicle manufacturers continued to restructure and modernize their facilities. General Motors continued work on the Oshawa Autoplex, completed conversion of one car plant, and commenced production of the new GM10 model. The Autoplex contains an integrated body stamping plant, the first in Canada. The company also began to modernize and convert the Ste. Thérèse facility to "A" body production.

Chrysler completed the purchase of American Motors and began production of the Premier at the new assembly plant in Bramalea. Ford discontinued production of the Escort/Lynx at Oakville and converted to the sole production of the Tempo/Topaz models. It also carried out a major upgrading of the Essex engine plant and started installation of a urethane base coat/clear coat painting system - a first in North America - in its St. Thomas plant which produces the full size rear wheel drive Ford cars.

The Canadian automotive market remained strong in 1987 with over 1.5 million vehicles being sold for the third consecutive year. Passenger car sales showed a marginal drop, but this was more than offset by a large increase in truck sales. Imports increased their share of the passenger car market by four percent to 34 percent. However, North American producers continued to dominate the truck market and increased their market share here by 1.2 percent.

Japanese manufacturers continued to invest in North America. Construction of the CAMI and Toyota assembly plants progressed on schedule and Honda continued to increase production gradually at their newly established Alliston facility. Japanese parts manufacturers announced a number of investments in Canada, most in a joint venture relationship with a Canadian company.

On January 2, 1988 the Canada-U.S. free trade negotiations culminated in the signing of the Canada-U.S. Free Trade Agreement (FTA). The FTA will govern trade in motor vehicles, original equipment parts, aftermarket (replacement) parts and tires. Tariffs on vehicles, original equipment parts and tires will be phased out in 10 years provided products meet the new automotive rules of origin. The tariffs on aftermarket parts will be eliminated by 1993.

The Auto Pact will remain in effect for existing Canadian participants as listed in the Agreement. The Agreement limits the benefits of duty-free entry from third countries to companies which currently qualify or will qualify for Auto Pact status during the 1989 model year.

Stricter new rules of origin for duty-free trade in vehicles under the Agreement (50 percent Canadian or U.S. content in terms of direct production costs) will create a significant incentive for increased sourcing of North American parts.

Canadian safeguards have been maintained under the Agreement. Canadian Auto Pact companies may continue to import vehicles and parts duty-free from the United States and offshore in return for meeting Auto Pact production safeguards. Canadian parts producers will enjoy duty-free access to the U.S. market. As recognized in the Agreement, Canada will continue, until 1996, those duty remission arrangements negotiated with certain manufacturers related to production value-added commitments. Exports to the United States will no longer be eligible under the export-based duty remission programs as of January 1, 1989, and to third countries as of January 1, 1998. Under the Agreement, Canada has agreed to terminate the prohibition on the entry of used and second-hand vehicles within five years.

A select panel of informed persons from both countries will be established to assess the state of the North American industry and to propose public policy measures and private initiatives to improve its competitiveness in domestic and foreign markets.

During the year the Minister of Regional Industrial Expansion undertook a series of consultations with all segments of the automotive industry. The meetings provided a valuable forum for extensive discussions of issues affecting the sector and the views expressed were and will continue to be fully considered in the development of policies affecting the automotive sector.

TABLE OF CONTENTS

Table

1. Sales

- 1.1 Retail Sales of Motor Vehicles in Canada
1970-1987
- 1.2 Retail Sales of Motor Vehicles in the United
States, 1970-1987
- 1.3 Canadian Sales of North American Cars by Size,
1970-1987
- 1.4 United States Sales of North American Cars by
Size, 1970-1987
- 1.5 Canadian Sales of New Passenger Cars by Origin
1964-1987
- 1.6 U.S. Sales of New Passenger Cars by Origin,
1964-1987
- 1.7 Road Motor Vehicle Registrations in Canada,
1980-1986
- 1.8 Top Ten Vehicle Manufacturers in the World by
Total Output 1986
- 1.9 International Sourcing Pattern of Original
Equipment Parts of the Five Major Motor Vehicle
Manufacturers (Purchases from In-House Suppliers)
- 1.10 International Sourcing Pattern of Original
Equipment Parts of the Five Major Motor Vehicle
Manufacturers (Purchases from Independent Suppliers)

2. Shipments

- 2.1 Value of Shipments in Canadian Automotive
Industries 1976-1987

3. Production

- 3.1 North American Production of Motor Vehicles
1965-1987
- 3.2 North American Production of Passenger Cars
1975-1987
- 3.3 Canadian Truck Production 1975-1987
- 3.4 U.S. Truck Production 1975-1987

4. Investment

- 4.1 New Capital Expenditures in Canadian Automotive
Industries 1977-1987

5. Trade and Auto Pact Data

- 5.1 Canadian-Overseas Trade in Automotive Products
1974-1987
- 5.2 Canada-U.S. Trade in Automotive Products
1974-1987
- 5.3 Overall Net Production to Net Sales Value
Ratios Achieved by Auto Pact Companies
in Canada 1974-1987
- 5.4 Percent CVA/COS Achieved by Auto Pact Producers
(Vehicles) 1976-1987
- 5.5 Total Canadian Value Added by Category of
Production for the Four Major Vehicle
Manufacturers in Canada 1964-1987

6. Employment

- 6.1 Employment Related to Automotive Manufacturing
in Canada 1964-1987
- 6.2 Employment Related to Automotive Manufacturing
in the U.S. 1972-1987
- 6.3 Canadian Automotive Parts Industry by Number
of Employees 1985

NOTE: Because of the variety of sources from which these statistical tables have been derived or taken, totals will not always agree.

1. SALES

TABLE 1.1

RETAIL SALES OF MOTOR VEHICLES IN CANADA, 1970-1987
(000 UNITS)

YEAR	AUTOMOBILES		TRUCKS			TOTAL VEHICLES
	NORTH AMERICAN	OVERSEAS IMPORT	TOTAL	NORTH AMERICAN	OVERSEAS IMPORT	
1970	497	143	640	125	9	134
1971	592	188	780	147	13	160
1972	654	205	859	190	17	207
1973	783	188	971	235	20	255
1974	797	146	943	288	19	307
1975	836	154	990	310	17	327
1976	793	153	946	331	14	345
1977	798	194	992	338	16	354
1978	816	173	989	364	13	377
1979	863	140	1,003	381	12	393
1980	741	191		312	22	334
1981	647	257	904	251	36	287
1982	489	224	713	167	40	207
1983	625	218	843	193	45	238
1984	725	246	971	274	39	313
1985	795	342	1,137	345	48	393
1986	762	329	1,091	368	51	419
1987	701	364	1,065	412	51	463

SOURCE: STATISTICS CANADA

TABLE 1.2

RETAIL SALES OF MOTOR VEHICLES IN THE UNITED STATES, 1970-1987
(000 UNITS)

YEAR	AUTOMOBILES		TRUCKS			TOTAL	OVERSEAS IMPORT	TOTAL	TOTAL VEHICLES
	NORTH AMERICAN	OVERSEAS IMPORT	TOTAL	NORTH AMERICAN	OVERSEAS IMPORT				
1970	7,120	1,285	8,405	1,746	65	1,811	10,216		
1971	8,681	1,570	10,251	2,011	85	2,096	12,347		
1972	9,327	1,623	10,950	2,486	143	2,629	13,579		
1973	9,676	1,763	11,439	2,916	228	3,144	14,583		
1974	7,454	1,413	8,867	2,512	171	2,683	11,550		
1975	7,053	1,587	8,640	2,249	231	2,480	11,120		
1976	8,611	1,498	10,109	2,944	237	3,181	13,290		
1977	9,109	2,075	11,184	3,353	323	3,676	14,860		
1978	9,312	2,000	11,312	3,776	337	4,113	15,425		
1979	8,328	2,300	10,628	3,000	500	3,500	14,128		
1980	6,578	2,398	8,976	2,002	484	2,486	11,462		
1981	6,206	2,324	8,530	1,852	448	2,300	10,830		
1982	5,757	2,222	7,979	2,151	410	2,561	10,540		
1983	6,795	2,386	9,181	2,588	464	3,052	12,233		
1984	7,951	2,439	10,390	3,484	607	4,091	14,481		
1985	8,205	2,834	11,039	3,912	766	4,678	15,717		
1986	8,216	3,235	11,451	3,944	923	4,867	16,318		
1987	6,871	3,197	10,068	3,915	824	4,739	14,807		

SOURCE: MOTOR VEHICLE MANUFACTURERS' ASSOCIATION (MVMA) AND WARD'S REPORTS

TABLE 1.3

CANADIAN SALES OF NORTH AMERICAN CARS BY SIZE, 1970-1987
(UNITS)

YEAR	SUB-COMPACT	PERCENT		COMPACT	PERCENT		INTER-MEDIATE	PERCENT		FULL-SIZE	PERCENT		LUXURY	PERCENT		TOTAL SALES
		TOTAL			TOTAL			TOTAL			TOTAL			TOTAL		
1970	8,882	1.80		101,192	20.46		156,136	31.57		214,785	43.43		13,556	2.74		494,551
1971	38,616	6.85		108,280	19.22		158,687	28.16		234,656	41.64		23,259	4.13		563,498
1972	45,645	7.41		132,550	21.51		185,856	30.16		206,830	33.57		45,308	7.35		616,189
1973	81,739	10.89		164,783	21.96		233,914	31.18		213,909	28.51		55,927	7.45		750,272
1974	89,969	11.61		183,062	23.63		239,003	30.85		209,102	26.99		53,600	6.92		774,736
1975	74,552	10.29		185,894	25.66		229,364	31.66		222,581	30.73		11,963	1.65		724,354
1976	70,483	8.89		245,047	30.91		249,235	31.44		215,451	27.18		12,502	1.58		792,718
1977	56,060	7.03		245,805	30.81		266,784	33.44		214,287	26.86		14,775	1.85		797,711
1978	96,154	11.80		248,046	30.43		263,448	32.32		191,113	23.44		16,435	2.02		815,196
1979	152,432	17.67		236,832	27.46		243,132	28.19		203,388	23.58		26,738	3.10		862,522
1980	140,214	18.92		228,745	30.86		205,813	27.77		148,145	19.99		18,350	2.48		741,267
1981	136,696	21.45		198,078	31.08		184,443	28.94		105,406	16.54		12,604	1.98		637,227
1982	156,874	32.36		124,944	25.78		145,237	29.96		50,705	10.46		6,959	1.44		484,719
1983	205,942	33.56		135,226	22.04		197,672	32.21		66,016	10.76		8,817	1.44		613,673
1984	235,429	33.01		178,527	25.03		206,740	28.99		79,030	11.08		13,531	1.90		713,257
1985	237,047	30.32		202,286	25.87		245,966	31.46		79,961	10.23		16,567	2.12		781,827
1986	232,949	30.90		187,465	24.87		234,511	31.11		81,752	10.84		17,227	2.29		753,904
1987	98,150	13.84		300,723	42.41		217,732	30.71		66,717	9.41		25,749	3.63		709,071

SOURCE: MVMA BY WARD'S CLASSIFICATION

TABLE 1.4

UNITED STATES SALES OF NORTH AMERICAN CARS BY SIZE, 1970-1987

(UNITS)

YEAR	SUB- COMPACT	PERCENT TOTAL	COMPACT	PERCENT TOTAL	INTER- MEDIATE	PERCENT TOTAL	FULL- SIZE	PERCENT TOTAL	LUXURY	PERCENT TOTAL	TOTAL SALES
1970	138,259	1.93	1,157,250	16.18	2,434,906	34.04	3,033,092	42.40	389,280	5.44	7,152,787
1971	721,814	8.74	1,174,090	14.21	2,330,502	28.20	3,500,140	42.36	536,890	6.50	8,263,436
1972	809,014	9.75	1,267,350	15.27	2,360,920	28.45	3,332,215	40.15	529,277	6.38	8,298,776
1973	1,072,440	11.09	1,687,379	17.45	2,909,511	30.09	3,258,475	33.70	741,884	7.67	9,669,689
1974	791,901	10.63	1,557,854	20.91	2,539,193	34.09	2,016,375	27.07	543,598	7.30	7,448,921
1975	1,167,393	17.27	1,678,500	24.83	1,974,772	29.21	1,587,852	23.49	352,395	5.21	6,760,912
1976	1,041,050	12.10	2,436,219	28.31	2,845,207	33.06	1,898,857	22.06	385,240	4.48	8,606,573
1977	994,936	10.93	2,364,838	25.97	3,009,209	33.05	2,276,561	25.00	458,910	5.04	9,104,454
1978	1,209,320	13.20	2,224,380	24.28	3,007,774	32.84	2,137,160	23.33	581,547	6.35	9,160,181
1979	1,762,050	21.42	1,936,150	23.54	2,334,500	28.38	1,708,790	20.77	483,936	5.88	8,225,426
1980	1,670,721	25.40	1,674,755	25.46	1,835,799	27.91	1,075,267	16.35	321,710	4.89	6,578,252
1981	1,661,401	26.77	1,523,044	24.54	1,741,694	28.07	951,534	15.33	328,183	5.29	6,205,856
1982	1,738,589	30.20	1,104,083	19.18	1,618,078	28.11	928,467	16.13	367,441	6.38	5,756,658
1983	2,034,807	29.94	924,639	13.61	2,247,042	33.07	1,157,519	17.03	431,292	6.35	6,795,299
1984	2,306,206	29.00	1,309,390	16.47	2,457,048	30.90	1,232,368	15.50	646,511	8.13	7,951,523
1985	1,296,863	15.81	2,562,588	31.23	2,463,556	30.03	1,077,308	13.13	804,389	9.80	8,204,704
1986	1,325,325	16.13	2,461,192	29.96	2,540,491	30.93	1,115,789	13.58	772,091	9.40	8,214,888
1987	1,100,810	15.55	2,388,816	33.74	2,026,107	28.61	924,793	13.06	640,332	9.04	7,080,858

SOURCE: 1970 THROUGH 1975 ARE REGISTRATIONS (FIGURES ARE LOW BECAUSE OF INCOMPLETE REPORTS FROM SOME STATES)- 1976 AND SUBSEQUENT YEARS ARE RETAIL SALES
WARD'S AUTOMOTIVE REPORTS

TABLE 1.5

CANADIAN SALES OF NEW PASSENGER CARS BY ORIGIN, 1964-1987
(UNITS)

YEAR	TOTAL SALES VOLUME	*DOMESTIC			TOTAL IMPORTED			JAPANESE		
		VOLUME	PERCENT	VOLUME	VOLUME	PERCENT	VOLUME	VOLUME	PERCENT	PERCENT
1964	616,759	550,823	89.3	65,936	10.7	NA	NA	0.0		
1965	708,716	633,641	89.4	75,075	10.6	2,834	2,834	0.4		
1966	694,820	626,986	90.2	67,834	9.8	2,742	2,742	0.4		
1967	679,435	605,049	89.1	74,386	10.9	5,617	5,617	0.8		
1968	741,915	637,393	85.9	104,522	14.1	15,859	15,859	2.1		
1969	760,803	638,270	83.9	122,533	16.1	39,033	39,033	5.1		
1970	640,360	497,185	77.6	143,175	22.4	65,569	65,569	10.2		
1971	780,762	592,319	75.9	188,443	24.1	106,552	106,552	13.6		
1972	858,959	653,933	76.1	205,026	23.9	116,860	116,860	13.6		
1973	970,828	782,914	80.6	187,914	19.4	111,467	111,467	11.5		
1974	942,797	796,840	84.5	145,957	15.5	87,609	87,609	9.3		
1975	989,280	835,679	84.5	153,601	15.5	95,772	95,772	9.7		
1976	946,488	793,201	83.8	153,287	16.2	101,558	101,558	10.7		
1977	991,398	797,752	80.5	193,646	19.5	134,900	134,900	13.6		
1978	988,890	815,994	82.5	172,896	17.5	113,166	113,166	11.4		
1979	1,003,008	863,554	86.1	139,454	13.9	79,879	79,879	8.0		
1980	932,060	740,767	79.5	191,293	20.5	138,107	138,107	14.8		
1981	904,195	646,942	71.5	257,253	28.5	207,639	207,639	23.0		
1982	713,481	489,435	68.6	224,046	31.4	178,174	178,174	25.0		
1983	843,318	625,088	74.1	218,230	25.9	176,525	176,525	20.9		
1984	971,210	724,932	74.6	246,278	25.4	171,204	171,204	17.6		
1985	1,137,216	794,965	69.9	342,251	30.1	199,221	199,221	17.5		
1986	1,091,117	761,867	69.8	329,250	30.2	198,410	198,410	18.2		
1987	1,064,865	701,048	65.8	363,817	34.2	243,288	243,288	22.8		

* NORTH AMERICAN BUILT

SOURCE: STATISTICS CANADA

TABLE 1.6

U.S. SALES OF NEW PASSENGER CARS BY ORIGIN, 1964-1987
(UNITS)

YEAR	TOTAL SALES			DOMESTIC			TOTAL IMPORTED			JAPANESE		
	VOLUME			VOLUME	PERCENT		VOLUME*	PERCENT		VOLUME*	PERCENT	
1964	8,100,865			7,616,734	94.0		484,131	6.0		NA		0.0
1965	9,232,504			8,763,219	94.9		469,285	5.1		18,067		0.2
1966	8,978,657			8,377,425	93.3		601,232	6.7		40,183		0.4
1967	8,286,472			7,567,884	91.3		718,588	8.7		69,188		0.8
1968	9,610,257			8,624,820	89.7		985,437	10.3		109,586		1.1
1969	9,545,295			8,464,375	88.7		1,080,920	11.3		189,160		2.0
1970	8,364,950			7,115,537	85.1		1,249,413	14.9		312,777		3.7
1971	10,209,375			8,676,284	85.0		1,533,091	15.0		578,977		5.7
1972	10,907,503			9,321,502	85.5		1,586,001	14.5		628,918		5.8
1973	11,402,261			9,669,689	84.8		1,732,572	15.2		742,621		6.5
1974	8,838,244			7,448,921	84.3		1,389,323	15.7		592,113		6.7
1975	8,614,524			7,050,120	81.8		1,564,404	18.2		807,931		9.4
1976	10,097,692			8,606,573	85.2		1,491,119	14.8		931,182		9.2
1977	11,168,708			9,104,454	81.5		2,064,254	18.5		1,399,338		12.5
1978	11,300,477			9,307,563	82.4		1,992,914	17.6		1,414,260		12.5
1979	10,647,442			8,328,055	78.2		2,319,387	21.8		1,833,927		17.2
1980	8,978,584			6,578,252	73.3		2,400,332	26.7		1,908,413		21.3
1981	8,533,135			6,205,856	72.7		2,327,279	27.3		1,858,896		21.8
1982	7,978,872			5,756,658	72.1		2,222,214	27.9		1,801,481		22.6
1983	9,182,071			6,795,299	74.0		2,386,772	26.0		1,915,621		20.9
1984	10,390,815			7,951,523	76.5		2,439,292	23.5		1,906,204		18.3
1985	11,038,423			8,204,704	74.3		2,833,719	25.7		2,217,860		20.1
1986	11,452,566			8,214,888	71.7		3,237,678	28.3		2,375,818		20.7
1987	10,277,949			6,885,532	67.0		3,392,417	33.0		2,330,180		22.7

* IMPORTED INCLUDES CAPTIVE IMPORTS FOR 1980 AND SUBSEQUENT YEARS

SOURCE: WARD'S

TABLE 1.7

ROAD MOTOR VEHICLE REGISTRATIONS IN CANADA, 1980-1986
(UNITS)

	PASSENGER AUTOMOBILES	TRUCKS AND TRUCK TRACTORS	BUSES	MOTORCYCLES	MOPEDS	OTHER	TOTAL
1980	10,255,510	2,902,730	52,569	388,680	NA	117,662	13,717,151
1981	10,199,390	3,137,987	54,210	406,871	NA	53,026	13,851,484
1982	10,530,360	3,239,341	54,065	431,453	NA	55,503	14,310,722
1983	10,731,520	3,307,746	55,226	466,411	NA	58,706	14,619,609
1984	10,780,670	3,046,889	52,169	470,445	NA	56,302	14,406,475
1985	11,118,070	3,095,243	53,285	452,526	35,397	64,103	14,818,624
1986	11,477,310	3,155,656	56,476	430,135	35,258	72,472	15,227,307

SOURCE: STATISTICS CANADA

TABLE 1.8

TOP TEN VEHICLE MANUFACTURERS IN THE WORLD BY TOTAL OUTPUT
1986

COMPANY	TOTAL OUTPUT (UNITS)
1. GENERAL MOTORS - U.S.A.	8,391,068
2. FORD MOTOR - U.S.A.	5,758,721
3. TOYOTA - JAPAN	3,737,309
4. VOLKSWAGEN - WEST GERMANY	2,767,621
5. NISSAN - JAPAN	2,594,766
6. PEUGEOT - CITROEN - FRANCE	1,965,310
7. RENAULT - FRANCE	1,935,579
8. CHRYSLER - U.S.A.	1,900,971
9. FIAT - ITALY	1,775,452
10. VAZ - U.S.S.R.	1,675,000

SOURCE: MOTOR VEHICLE MANUFACTURERS' ASSOCIATION (MVMA) OF THE UNITED STATES,
WORLD MOTOR VEHICLE DATA, 1988

TABLE 1.9

INTERNATIONAL SOURCING PATTERN OF ORIGINAL EQUIPMENT PARTS OF THE
FIVE MAJOR MOTOR VEHICLE MANUFACTURERS *
(PURCHASES FROM IN-HOUSE SUPPLIERS)
(\$ MILLIONS)

MODEL YEAR	U.S. PURCHASES FROM IN-HOUSE SUPPLIERS IN CANADA	CANADIAN PURCHASES FROM IN-HOUSE SUPPLIERS IN U.S.A.	COLUMN (A) LESS COLUMN (B)
	(A)	(B)	
1965	17.4	522.2	(504.8)
1966	163.7	599.5	(435.8)
1967	209.0	716.1	(507.1)
1968	356.3	1,008.5	(652.2)
1969	406.8	1,298.7	(891.9)
1970	453.6	1,153.3	(699.7)
1971	639.0	1,428.1	(789.1)
1972	763.2	1,556.4	(793.2)
1973	801.7	1,804.0	(1,002.3)
1974	713.0	2,083.2	(1,370.2)
1975	796.7	2,209.1	(1,412.4)
1976	1,165.6	2,772.2	(1,606.6)
1977	1,520.6	3,365.8	(1,845.2)
1978	2,222.0	N.A.	N.A.
1979	2,361.7	4,702.8	(2,341.1)
1980	1,604.1	3,991.7	(2,387.6)
1981	2,118.7	4,957.2	(2,838.5)
1982	2,891.7	5,374.2	(2,482.5)
1983	2,360.0	5,918.0	(3,558.0)
1984	3,959.6	7,813.4	(3,853.8)
1985	4,620.7	8,489.6	(3,868.9)
1986	4,869.0	9,710.4	(4,841.4)
1987	4,579.2	7,250.6	(2,671.4)

* GENERAL MOTORS, FORD, CHRYSLER, AMC, NAVISTAR

SOURCE: COMPILED FROM COMPANY RESPONSES TO THE REISMAN INQUIRY (1965-1977)
AND COMPANY AUTO PACT REPORTS (1979-1987). 1978 DATA NOT AVAILABLE FROM
FROM AUTO PACT REPORTS.

TABLE 1.10

INTERNATIONAL SOURCING PATTERN OF ORIGINAL EQUIPMENT PARTS OF THE
FIVE MAJOR MOTOR VEHICLE MANUFACTURERS *
(PURCHASES FROM INDEPENDENT SUPPLIERS)
(\$ MILLIONS)

MODEL YEAR	U.S. PURCHASES FROM INDEPENDENT SUPPLIERS IN CANADA	CANADIAN PURCHASES FROM INDEPENDENT SUPPLIERS IN U.S.A.	COLUMN (A) LESS COLUMN (B)
	(A)	(B)	
1965	74.3	236.4	(162.1)
1966	112.3	279.8	(167.5)
1967	172.1	304.6	(132.5)
1968	327.4	405.2	(77.8)
1969	430.9	485.5	(54.6)
1970	487.3	505.4	(18.1)
1971	574.5	484.4	90.1
1972	699.3	558.9	140.4
1973	888.4	748.8	139.6
1974	771.4	846.9	(75.5)
1975	875.8	1,051.1	(175.3)
1976	1,221.6	1,283.5	(61.9)
1977	1,530.0	1,519.9	10.1
1978	1,537.8	N.A.	N.A.
1979	1,812.0	1,560.0	252.0
1980	1,253.4	1,226.1	27.3
1981	1,385.1	1,450.7	(65.6)
1982	1,476.9	1,843.8	(366.9)
1983	1,922.1	2,067.4	(145.3)
1984	2,616.7	3,034.2	(417.5)
1985	3,381.4	3,871.4	(490.0)
1986	3,735.7	4,618.8	(883.1)
1987	3,819.3	4,384.9	(565.6)

* GENERAL MOTORS, FORD, CHRYSLER, AMC, NAVISTAR

SOURCE: COMPILED FROM COMPANY RESPONSES TO THE REISMAN INQUIRY (1965-1977)
AND COMPANY AUTO PACT REPORTS - AP 300 (1979-1987). 1978 DATA NOT AVAILABLE FROM
FROM AUTO PACT REPORTS.

2. SHIPMENTS

TABLE 2.1

VALUE OF SHIPMENTS IN CANADIAN AUTOMOTIVE INDUSTRIES, 1976-1987
(\$ MILLIONS)

YEAR	MOTOR VEHICLE MANUFACTURERS	TRUCK BODY & TRAILER MANUFACTURERS	MOTOR VEHICLE		TOTAL
			PARTS & ACCESSORIES MANUFACTURERS	AUTOMOTIVE FABRIC MANUFACTURERS	
1976	7,276.1	304.7	3,112.3	305.5	10,998.6
1977	8,610.4	340.4	3,790.2	348.6	13,089.6
1978	10,070.1	426.1	4,692.0	427.7	15,615.9
1979	10,724.4	594.5	4,472.8	424.6	16,216.3
1980	10,071.1	618.4	3,609.7	424.5	14,723.7
1981	11,402.8	631.6	4,358.4	520.9	16,913.7
1982	12,343.6	483.4	5,059.7	479.2	18,365.9
1983	15,590.7	449.4	8,357.9	612.3	25,010.3
1984	21,262.9	981.9	11,019.5	816.9	34,081.2
1985	24,599.1	1,049.1	12,183.3	905.3	38,736.8
1986	25,093.9	1,174.8	12,222.0	999.7	39,490.4
1987 *	22,293.0	1,198.9	11,912.3	909.1	36,313.3

SOURCE: STATISTICS CANADA

* ESTIMATED VALUE OF SHIPMENTS

3. PRODUCTION

TABLE 3.1

NORTH AMERICAN PRODUCTION OF MOTOR VEHICLES
(000 UNITS)

YEAR	CANADA			U.S.A.			NORTH AMERICA		
	VOLUME	PERCENT		VOLUME	PERCENT		TOTAL VOLUME	PERCENT	
1965	846	7.1		11,114	92.9		11,960	100.0	
1966	902	8.0		10,363	92.0		11,265	100.0	
1967	947	9.5		8,992	90.5		9,939	100.0	
1968	1,180	9.9		10,794	90.1		11,974	100.0	
1969	1,353	11.7		10,182	88.3		11,535	100.0	
1970	1,193	12.6		8,263	87.4		9,456	100.0	
1971	1,373	11.4		10,650	88.6		12,023	100.0	
1972	1,474	11.5		11,297	88.5		12,771	100.0	
1973	1,575	11.1		12,663	88.9		14,238	100.0	
1974	1,564	13.5		9,984	86.5		11,548	100.0	
1975	1,442	13.9		8,965	86.1		10,407	100.0	
1976	1,647	12.5		11,486	87.5		13,133	100.0	
1977	1,775	12.3		12,699	87.7		14,474	100.0	
1978	1,818	12.4		12,895	87.6		14,713	100.0	
1979	1,632	12.5		11,475	87.5		13,107	100.0	
1980	1,374	14.6		8,010	85.4		9,384	100.0	
1981	1,280	13.9		7,941	86.1		9,221	100.0	
1982	1,236	15.0		6,985	85.0		8,221	100.0	
1983	1,502	14.0		9,226	86.0		10,728	100.0	
1984	1,830	14.3		10,924	85.7		12,754	100.0	
1985	1,930	14.2		11,648	85.8		13,578	100.0	
1986	1,859	14.1		11,317	85.9		13,176	100.0	
1987	1,648	13.1		10,908	86.9		12,556	100.0	

SOURCE: WARD'S AUTOMOTIVE REPORTS

TABLE 3.2

NORTH AMERICAN PRODUCTION OF PASSENGER CARS
(000 UNITS)

YEAR	CANADA		U.S.A.		NORTH AMERICA	
	VOLUME	PERCENT	VOLUME	PERCENT	VOLUME	
1975	1,054,537	13.6	6,705,837	86.4	7,760,374	
1976	1,146,264	11.9	8,492,473	88.1	9,638,737	
1977	1,162,427	11.2	9,211,411	88.8	10,373,838	
1978	1,162,433	11.2	9,173,606	88.8	10,336,039	
1979	996,745	10.6	8,422,074	89.4	9,418,819	
1980	846,777	11.7	6,372,304	88.3	7,219,081	
1981	783,677	11.1	6,251,003	88.9	7,034,680	
1982	787,848	13.4	5,073,214	86.6	5,861,062	
1983	955,498	12.3	6,782,061	87.7	7,737,559	
1984	1,022,728	11.6	7,773,342	88.4	8,796,070	
1985	1,070,981	11.6	8,186,034	88.4	9,257,015	
1986	1,061,852	11.9	7,829,249	88.1	8,891,101	
1987	810,570	10.2	7,099,829	89.8	7,910,399	

SOURCE: WARD'S AUTOMOTIVE REPORTS

TABLE 3.3

CANADIAN TRUCK PRODUCTION, 1975-1987
(UNITS)

YEAR	LIGHT	PERCENT OF TOTAL	MEDIUM AND HEAVY DUTY	PERCENT OF TOTAL	TOTAL
1975	367,142	94.74	20,397	5.26	387,539
1976	482,807	96.45	17,753	3.55	500,560
1977	576,297	95.64	26,263	4.36	602,560
1978	629,743	95.99	26,316	4.01	656,059
1979	606,936	95.59	27,980	4.41	634,916
1980	506,274	95.97	21,248	4.03	527,522
1981	480,172	96.65	16,650	3.35	496,822
1982	434,138	96.94	13,682	3.06	447,820
1983	539,386	98.53	8,051	1.47	547,437
1984	793,873	97.80	17,849	2.20	811,722
1985	834,467	97.46	21,711	2.54	856,178
1986	771,102	97.28	21,578	2.72	792,680
1987	815,839	97.36	22,164	2.64	838,003

SOURCE: WARD'S' AUTOMOTIVE REPORTS

TABLE 3.4

U.S. TRUCK PRODUCTION, 1975-1987
(UNITS)

YEAR	LIGHT	PERCENT OF TOTAL	MEDIUM	PERCENT OF TOTAL	HEAVY- DUTY	PERCENT OF TOTAL	TOTAL
1975	1,945,498	85.62	200,271	8.81	126,391	5.56	2,272,160
1976	2,637,314	88.53	198,726	6.67	143,009	4.80	2,979,049
1977	3,048,767	88.80	203,653	5.93	180,809	5.27	3,433,229
1978	3,263,122	88.04	224,379	6.05	218,749	5.90	3,706,250
1979	2,608,076	85.89	189,477	6.24	239,153	7.88	3,036,706
1980	1,386,523	83.16	100,088	6.00	180,672	10.84	1,667,283
1981	1,445,403	84.98	88,666	5.21	166,839	9.81	1,700,908
1982	1,720,532	90.30	49,224	2.58	135,684	7.12	1,905,440
1983	2,096,297	86.47	126,548	5.22	201,459	8.31	2,424,304
1984	2,769,275	90.05	67,805	2.20	238,245	7.75	3,075,325
1985	3,045,990	90.74	78,279	2.33	232,636	6.93	3,356,905
1986	3,128,146	92.20	51,264	1.51	213,475	6.29	3,392,885
1987	3,528,360	92.45	54,596	1.43	233,739	6.12	3,816,695

SOURCE: WARD'S AUTOMOTIVE YEARBOOK

4 . INVESTMENT

TABLE 4.1

NEW CAPITAL EXPENDITURES IN CANADIAN AUTOMOTIVE INDUSTRIES
(\$ MILLIONS)

YEAR	MOTOR VEHICLE			TRUCK-BODY		MOTOR VEHICLE PARTS & ACCESSORIES		TOTAL
	MANUFACTURERS			MANUFACTURERS		MANUFACTURERS		
1977	152.5			24.1		109.6		286.2
1978	83.6			15.4		203.9		302.9
1979	111.4			41.7		330.9		484.0
1980	136.4			47.2		780.9		964.5
1981	272.9			32.2		666.5		971.6
1982	203.1			33.6		188.5		425.2
1983	463.2			12.6		140.5		616.3
1984	256.1			12.6		171.1		439.8
1985	713.6			8.9		332.1		1,054.6
1986	1,897.3			19.4		402.9		2,319.6
1987	1,583.6			27.0		755.4		2,366.0

SOURCE: STATISTICS CANADA

5. TRADE & AUTO PACT DATA .

TABLE 5.1

CANADIAN-OVERSEAS TRADE IN AUTOMOTIVE PRODUCTS *

(\$ MILLIONS)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
CANADIAN EXPORTS														
MOTOR VEHICLES	204	421	427	614	711	558	634	656	440	281	346	216	222	187
PARTS	142	180	171	195	314	445	420	556	404	254	280	307	418	382
TIRES AND TUBES	5	5	8	7	10	11	31	45	26	18	24	45	42	32
RE-EXPORTS	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134	197	195
TOTAL	358	616	616	826	1,044	1,035	1,174	1,693	1,260	747	824	702	879	796
CANADIAN IMPORTS														
MOTOR VEHICLES	450	410	522	592	894	727	1,159	1,599	1,413	1,626	2,176	3,107	3,954	4,080
PARTS	260	206	231	235	262	365	355	342	379	613	1,328	1,459	1,761	1,831
TIRES AND TUBES	70	82	79	110	146	202	208	187	115	128	207	207	220	261
TOTAL	780	698	832	937	1,302	1,294	1,722	2,128	1,907	2,367	3,711	4,773	5,935	6,172
BALANCES														
MOTOR VEHICLES	(246)	11	(95)	22	(183)	(169)	(525)	(943)	(973)	(1,345)	(1,830)	(2,891)	(3,732)	(3,893)
PARTS	(118)	(26)	(60)	(40)	52	80	65	214	25	(359)	(1,048)	(1,152)	(1,343)	(1,449)
TIRES AND TUBES	(65)	(77)	(71)	(103)	(136)	(191)	(177)	(142)	(89)	(110)	(183)	(162)	(178)	(229)
RE-EXPORTS	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134	197	195
TOTAL	(422)	(82)	(216)	(111)	(258)	(259)	(548)	(435)	(647)	(1,620)	(2,887)	(4,071)	(5,056)	(5,376)

* CIDs are included sometimes in the parts category and sometimes in the vehicle category

SOURCE: STATISTICS CANADA

TABLE 5.2

CANADA-UNITED STATES TRADE IN AUTOMOTIVE PRODUCTS, 1974-1987
(\$ MILLIONS)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
UNITED STATES IMPORTS FROM CANADA*														
CARS	2,540	2,858	3,430	4,032	4,273	4,345	4,452	5,145	7,170	8,973	13,085	15,277	16,428	13,505
TRUCKS	868	932	1,344	1,964	2,325	2,364	2,218	3,142	3,966	4,437	5,880	6,422	5,804	6,838
PARTS	1,963	2,045	2,942	3,721	4,753	4,489	3,405	4,151	4,902	7,056	10,287	11,512	11,577	11,579
TIRES AND TUBES	64	68	163	144	192	234	231	286	406	419	598	592	675	661
TOTAL	5,435	5,903	7,879	9,861	11,543	11,432	10,306	12,724	16,424	20,885	29,850	33,803	34,484	32,583
CANADIAN IMPORTS FROM UNITED STATES														
CARS	1,621	2,183	2,317	2,834	3,038	3,747	3,388	3,710	2,875	4,886	6,085	8,566	8,628	8,691
TRUCKS	896	942	970	1,118	1,322	1,952	1,217	1,347	873	1,129	2,039	2,570	2,824	3,282
PARTS	3,829	4,425	5,473	6,848	8,092	8,666	7,600	9,230	9,676	11,359	15,446	17,438	17,635	16,397
TIRES AND TUBES	218	174	115	153	130	155	146	165	147	225	345	264	227	310
TOTAL	6,564	7,724	8,875	10,953	12,582	14,520	12,351	14,452	13,571	17,599	23,915	28,838	29,314	28,680
BALANCES														
CARS	919	675	1,113	1,198	1,235	598	1,064	1,435	4,295	4,087	7,000	6,711	7,800	4,814
TRUCKS	(28)	(10)	374	846	1,003	412	1,001	1,795	3,073	3,308	3,841	3,852	2,980	3,556
PARTS	(1,866)	(2,380)	(2,531)	(3,127)	(3,339)	(4,177)	(4,195)	(5,079)	(4,774)	(4,303)	(5,159)	(5,926)	(6,058)	(4,818)
TIRES AND TUBES	(154)	(106)	48	(9)	62	79	85	121	259	194	253	328	448	351
TOTAL	(1,129)	(1,821)	(996)	(1,092)	(1,039)	(3,088)	(2,045)	(1,728)	2,853	3,286	5,935	4,965	5,170	3,903

* A MORE ACCURATE MEASUREMENT OF TRADE IN AUTOMOTIVE PRODUCTS IS OBTAINED BY COMPARING THE IMPORT STATISTICS OF EACH COUNTRY. ACCORDINGLY, CANADIAN EXPORTS ARE DERIVED FROM THE COUNTERPART UNITED STATES STATISTICS OF IMPORTS.

TABLE 5.3

OVERALL NET PRODUCTION TO NET SALES-VALUE RATIOS* ACHIEVED BY AUTO PACT COMPANIES IN CANADA
(PERCENT)

	MODEL YEARS													
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
PASSENGER VEHICLES														
(REQUIRED RATIO: RANGE 95-100)														
NET SALES-VALUE RATIO ACHIEVED (ALL COMPANIES)	122	122	122	125	130	130	106	123	202	196	173	174	177	162
COMMERCIAL VEHICLES														
(REQUIRED RATIO: RANGE 75-100)														
NET SALES-VALUE RATIO ACHIEVED (ALL COMPANIES)	98	101	113	132	155	127	115	140	238	272	231	192	191	159
BUSES														
(REQUIRED RATIO: RANGE 85-100)														
NET SALES-VALUE RATIO ACHIEVED (ALL COMPANIES)	102	114	98	105	163	183	199	273	213	243	312	324	239	163

* NET PRODUCTION TO NET SALES-VALUE RATIO IS THE RATIO OF THE TOTAL VALUE OF CANADIAN VEHICLE PRODUCTION TO THE TOTAL NET SALES VALUE OF VEHICLE SALES FOR ALL AUTO PACT COMPANIES

SOURCE: COMPILED FROM COMPANY AUTO PACT REPORTS TO INDUSTRY, SCIENCE AND TECHNOLOGY CANADA

TABLE 5.4

PERCENT CVA/COS ACHIEVED
BY AUTO PACT PRODUCERS (VEHICLES)
1976-1987
(\$ MILLIONS)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
COST OF VEHICLE SALES IN CANADA OF ALL AUTO PACT PRODUCERS (MODEL YEAR)	5,345	6,001	6,727	8,554	8,757	8,659	6,327	6,752	10,281	13,022	15,002	15,340
TOTAL CVA PRODUCED (MODEL YEAR)	3,606	4,337	4,951	5,491	4,659	5,368	5,759	5,847	8,504	10,210	11,282	10,113
DIFFERENCE BETWEEN COST OF SALES AND CVA PRODUCED	1,739	1,664	1,776	3,063	4,020	3,235	568	905	1,777	2,812	3,720	5,227
TOTAL ACHIEVED CVA AS PERCENTAGE OF COST OF SALES	67	72	74	64	53	62	91	87	83	78	75	66

CVA = CANADIAN VALUE ADDED
COS = COST OF SALES

SOURCE: AUTO PACT COMPANY REPORTS TO INDUSTRY, SCIENCE AND TECHNOLOGY CANADA

TABLE 5.5

TOTAL CANADIAN VALUE-ADDED BY CATEGORY OF PRODUCTION FOR THE FOUR MAJOR
VEHICLE MANUFACTURERS IN CANADA*

(\$ 000)

YEAR	NON-PARTS CVA IN VEHICLE PRODUCTION		PARTS CVA IN VEHICLE PRODUCTION		CVA IN ORIGINAL EQUIPMENT PARTS EXPORTED		TOTAL CANADIAN VALUE-ADDED PRODUCED		PARTS CVA AS PERCENTAGE OF TOTAL CVA	
	A	B	C	D = A+B+C	(B+C)/D					
1964	319,294	429,687	36,496	785,477	59.4%					
1965	379,532	575,750	100,097	1,055,379	64.0%					
1966	398,154	537,554	198,943	1,134,651	64.9%					
1967	360,716	481,780	302,669	1,145,165	68.5%					
1968	418,490	493,666	444,895	1,357,051	69.2%					
1969	473,920	559,537	587,509	1,620,966	70.8%					
1970	482,821	509,910	650,575	1,643,306	70.6%					
1971	524,922	457,094	728,149	1,710,165	69.3%					
1972	564,178	562,676	879,228	2,006,082	71.9%					
1973	657,787	603,624	1,078,736	2,340,147	71.9%					
1974	739,987	640,285	1,069,117	2,449,389	69.8%					
1975	876,298	733,442	1,105,988	2,715,728	67.7%					
1976	1,053,265	724,808	1,568,273	3,346,346	68.5%					
1977	1,289,796	833,948	1,882,556	4,006,300	67.8%					
1978	1,435,608	948,744	2,133,323	4,517,675	68.2%					
1979	1,465,468	1,184,305	2,351,655	5,001,428	70.7%					
1980	1,321,865	1,086,625	1,755,138	4,163,628	68.3%					
1981	1,344,937	1,272,954	2,217,692	4,835,583	72.2%					
1982	1,456,898	1,232,880	2,256,222	4,946,000	70.5%					
1983	1,603,567	1,446,315	2,542,162	5,592,044	71.3%					
1984	1,980,610	2,797,210	3,917,148	8,694,968	77.2%					
1985	2,181,753	3,093,599	5,095,169	10,370,521	79.0%					
1986	2,432,490	2,500,545	5,532,363	10,465,398	76.8%					
1987	2,364,822	1,855,592	5,123,953	9,344,367	74.7%					

* GENERAL MOTORS OF CANADA, FORD OF CANADA, CHRYSLER CANADA, AMC CANADA

SOURCE: 1964-1977 DATA PREPARED BY THE REISMAN COMMISSION; 1978-1987 DATA

PREPARED BY INDUSTRY, SCIENCE AND TECHNOLOGY CANADA

6. EMPLOYMENT

TABLE 6.1

EMPLOYMENT RELATED TO AUTOMOTIVE MANUFACTURING IN CANADA, 1964-1987

(000)

CALENDAR YEAR	MOTOR VEHICLE ASSEMBLY (SIC 323)	TRUCK BODIES & TRAILERS (SIC 324)	AUTOMOTIVE PARTS & ACC. (SIC 325)	AUTOMOBILE FABRIC & ACC. (SIC 188)	TOTAL
1964	34.3	4.4	30.5	1.3	70.5
1965	39.8	5.8	35.3	1.9	82.8
1966	40.7	6.3	37.6	2.7	87.3
1967	38.7	6.7	37.7	2.6	85.7
1968	39.6	6.8	37.3	3.1	86.8
1969	42.3	8.2	40.4	4.1	95.0
1970	37.5	8.4	36.4	3.7	86.0
1971	41.0	10.1	41.3	4.3	96.7
1972	41.9	14.2	41.4	5.2	102.7
1973	15.2	14.8	48.8	5.8	84.6
1974	47.1	15.2	45.9	5.7	113.9
1975	43.4	14.4	41.2	4.8	103.8
1976	46.6	14.0	46.2	5.6	112.4
1977	50.6	12.6	48.6	6.5	118.3
1978	52.3	13.6	52.1	6.9	124.9
1979	52.6	14.8	49.8	6.6	123.8
1980	43.9	12.9	41.0	6.3	104.1
1981	43.4	12.1	44.7	7.2	107.4
1982	42.7	8.6	41.1	6.3	98.7
1983	44.4	11.5	55.2	4.5	115.6
1984	49.5	12.5	56.9	4.9	123.8
1985	50.4	13.5	60.3	5.1	129.3
1986	49.9	14.1	63.6	5.1	132.7
1987	50.2	17.8	70.6	7.6	146.2

SOURCE: STATISTICS CANADA

TABLE 6.2

EMPLOYMENT RELATED TO AUTOMOTIVE MANUFACTURING IN THE U.S., 1972-1987
(000)

YEAR	TOTAL MOTOR VEHICLES AND EQUIPMENT (SIC 371)	MOTOR VEHICLES (3711)	TRUCKS AND BUS BODIES (3713)	PARTS AND ACCESSORIES (3714)	AUTOMOTIVE STAMPINGS (SIC 3465)
ANNUAL AVERAGE					
1972	874.8	415.2	46.1	383.0	104.5
1973	976.5	461.6	51.3	429.9	110.9
1974	907.7	416.2	54.8	402.7	95.5
1975	792.4	375.3	45.5	352.5	82.1
1976	881.0	415.9	43.7	399.0	99.5
1977	938.0	439.8	47.5	424.3	110.0
1978	977.1	451.5	51.4	443.6	114.0
1979	994.6	464.2	45.8	444.4	115.0
1980	788.8	368.1	39.7	349.5	95.3
1981	788.7	358.7	37.0	363.3	93.7
1982	704.8	321.3	31.1	325.4	82.0
1983	772.7	363.1	31.8	344.2	88.6
1984	867.2	389.4	40.4	388.0	99.3
1985	873.4	402.5	37.8	388.9	102.3
1986	842.7	381.1	37.8	378.8	101.2
1987	841.5	367.6	43.8	384.4	99.4

SOURCE: U.S. BUREAU OF LABOUR STATISTICS

TABLE 6.3

CANADIAN AUTOMOTIVE PARTS INDUSTRY BY NUMBER OF EMPLOYEES: 1985

NUMBER OF EMPLOYEES	NUMBER OF ESTABLISHMENTS	PERCENT OF TOTAL ESTABLISHMENTS	VALUE OF SHIPMENTS (\$ MILLION)	PERCENT OF TOTAL SHIPMENTS
FEWER THAN 100	340	66.2	1,007,767	7.8
100-500	139	27.0	3,759,323	27.7
500 OR MORE	34	6.8	8,336,380	64.5
TOTAL	513	100.0	13,103,470	100.0

SOURCE: STATISTICS CANADA

TABLEAU 6.3

L'INDUSTRIE CANADIENNE DES PIÈCES D'AUTOMOBILES
SELON LE NOMBRE D'EMPLOYES, 1985

NOMBRE D'EMPLOYES	NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS	POURCENTAGE DU TOTAL DES ÉTABLISSEMENTS	VALEUR DES LIVRAISONS (EN MILLIONS DE DOLLARS)	POURCENTAGE DU TOTAL DE LIVRAISONS
MOINS DE 100	340	66.2	1,007,767	7.8
100-500	139	27.0	3,579,323	27.7
500 OU PLUS	34	6.8	8,336,380	64.5
TOTAL	513	100.0	12,923,470	100.0

SOURCE: STATISTIQUE CANADA

TABLEAU 6.2

EMPLOIS LIÉS À L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE AUX ÉTATS-UNIS
1972-1987
(EN MILLIERS)

ANNÉE	VEHICULES À AUTOMOBILES ET ÉQUIPEMENT TOTAL (CTI 371)	VEHICULES AUTOMOBILES (CTI 3711)	CARROSSERIES DE CAMIONS ET D'AUTOBUS (CTI 3713)	PIÈCES ET ACCESSOIRES (CTI 3714)	PIÈCES D'AUTOMOBILES EMBOÛTIES (CTI 3465)
MOYENNE ANNUELLE					
1972	874.8	415.2	46.1	383.0	104.5
1973	976.5	461.6	51.3	429.9	110.9
1974	907.7	416.2	54.8	402.7	95.5
1975	792.4	375.3	45.5	352.5	82.1
1976	881.0	415.9	43.7	399.0	99.5
1977	938.0	439.8	47.5	424.3	110.0
1978	977.1	451.5	51.4	443.6	114.0
1979	994.6	464.2	45.8	444.4	115.0
1980	788.8	368.1	39.7	349.5	95.3
1981	788.7	358.7	37.0	363.3	93.7
1982	704.8	321.3	31.1	325.4	82.0
1983	772.7	363.1	31.8	344.2	88.6
1984	867.2	389.4	40.4	388.0	99.3
1985	873.4	402.5	37.8	388.9	102.3
1986	842.7	381.1	37.8	378.8	101.2
1987	841.5	367.6	43.8	384.4	99.4

SOURCE: BUREAU OF LABOUR STATISTICS DES ÉTATS-UNIS

TABLEAU 6.1

EMPLOIS LIÉS À L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE AU CANADA
1964-1987
(EN MILLIERS)

ANNÉE	ASSEMBLAGE DE VÉHICULES CIVILE (CTI 323)	CARROSSERIES DE CAMIONS ET DE REMORQUES (CTI 324)	PIÈCES ET ACCESSOIRES D'AUTOMOBILES (CTI 325)	TISSUS ET ACCESSOIRES D'AUTOMOBILES (CTI 188)	TOTAL
1964	34.3	4.4	30.5	1.3	70.5
1965	39.8	5.8	35.3	1.9	82.8
1966	40.7	6.3	37.6	2.7	87.3
1967	38.7	6.7	37.7	2.6	85.7
1968	39.6	6.8	37.3	3.1	86.8
1969	42.3	8.2	40.4	4.1	95.0
1970	37.5	8.4	36.4	3.7	86.0
1971	41.0	10.1	41.3	4.3	96.7
1972	41.9	14.2	41.4	5.2	102.7
1973	15.2	14.8	48.8	5.8	84.6
1974	47.1	15.2	45.9	5.7	113.9
1975	43.4	14.4	41.2	4.8	103.8
1976	46.6	14.0	46.2	5.6	112.4
1977	50.6	12.6	48.6	6.5	118.3
1978	52.3	13.6	52.1	6.9	124.9
1979	52.6	14.8	49.8	6.6	123.8
1980	43.9	12.9	41.0	6.3	104.1
1981	43.4	12.1	44.7	7.2	107.4
1982	42.7	8.6	41.1	6.3	98.7
1983	44.4	11.5	55.2	4.5	115.6
1984	49.5	12.5	56.9	4.9	123.8
1985	50.4	13.5	60.3	5.1	129.3
1986	49.9	14.1	63.6	5.1	132.7
1987	50.2	17.8	70.6	7.6	146.2

SOURCE: STATISTIQUE CANADA

6. EMPLOY

TABLEAU 5.5

TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE AU CANADA, SELON LES CATÉGORIES DE PRODUCTION
POUR LES QUATRE PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS CANADIENS*
1964-1987

ANNÉE	VAC NON-PIÈCES PRODUCTION DE VÉHICULES	VAC PIÈCES PRODUCTION DE VÉHICULES	VAC, PIÈCES D'ÉQUIPEMENT D'ORIGINE EXPORTÉES	VAC TOTALE PRODUITE	VAC PIÈCES EN POURCENTAGE DE LA VAC TOTALE
(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)					
	A	B	C	D = A+B+C	(B+C)/D
1964	319,294	429,687	36,496	785,477	59.4%
1965	379,532	575,750	100,097	1,055,379	64.0%
1966	398,154	537,554	198,943	1,134,651	64.9%
1967	360,716	481,780	302,669	1,145,165	68.5%
1968	418,490	493,666	444,895	1,357,051	69.2%
1969	473,920	559,537	587,509	1,620,966	70.8%
1970	482,821	509,910	650,575	1,643,306	70.6%
1971	524,922	457,094	728,149	1,710,165	69.3%
1972	564,178	562,676	879,228	2,006,082	71.9%
1973	657,787	603,624	1,078,736	2,340,147	71.9%
1974	739,987	640,285	1,069,117	2,449,389	69.8%
1975	876,298	733,442	1,105,988	2,715,728	67.7%
1976	1,053,265	724,808	1,568,273	3,346,346	68.5%
1977	1,289,796	833,948	1,882,556	4,006,300	67.8%
1978	1,435,608	948,744	2,133,323	4,517,675	68.2%
1979	1,465,468	1,184,305	2,351,655	5,001,428	70.7%
1980	1,321,865	1,086,625	1,755,138	4,163,628	68.3%
1981	1,344,937	1,272,954	2,217,692	4,835,583	72.2%
1982	1,456,898	1,232,880	2,256,222	4,946,000	70.5%
1983	1,603,567	1,446,315	2,542,162	5,592,044	71.3%
1984	1,980,610	2,797,210	3,917,148	8,694,968	77.2%
1985	2,181,753	3,093,599	5,095,169	10,370,521	79.0%
1986	2,432,690	2,500,545	5,532,363	10,465,598	76.8%
1987	2,364,822	1,855,592	5,123,953	9,344,367	74.7%

* GENERAL MOTORS CANADA, FORD DE CANADA, CHRYSLER CANADA, AMC CANADA

SOURCE: DONNÉES 1964-1977 COMPLÉTES PAR LA COMMISSION REISHAN; DONNÉES

1979-1987 COMPLÉTES PAR INDUSTRIE, SCIENCES ET TECHNOLOGIE CANADA

TABIEAU 5.4

POURCENTAGE DE LA VALEUR AJOUTÉE/COÛTS
DES MARCHANDISE VENDUES DE VAC DE TOUS LES FABRICANTS (VÉHICULES)
PARTICIPANT AU PACTE DE L' AUTOMOBILE
(EN MILLION DE DOLLARS CANADIENS)
1976-1987

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
COÛT DES VENTES DE VÉHICULES AU CANADA DE TOUS LES FABRICANTS PARTICIPANT AU PACTE DE L' AUTOMOBILE (ANNÉE-MODELE)	5,345	6,001	6,727	8,554	8,757	8,659	6,327	6,752	10,281	13,022	15,002	15,340
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE AU CANADA PRODUITE (ANNÉE MODELE)	3,606	4,337	4,951	5,491	4,659	5,368	5,759	5,847	8,504	10,210	11,282	10,113
DIFFÉRENCE ENTRE LE COÛT DES VENTES DE LA VAC PRODUITE	1,739	1,664	1,776	3,063	4,020	3,235	568	905	1,777	2,812	3,720	5,227
VAC TOTALE RÉALISÉE EN POURCENTAGE DE LA VAC PRODUITE	67	72	74	64	53	62	91	87	83	78	75	66

SOURCE: RAPPORTS DES COMPAGNIES PARTICIPANT AU PACTE DE L' AUTOMOBILE PRESENTES A
INDUSTRIE, SCIENCES ET TECHNOLOGIE CANADA

TABLEAU 5.3

RATIOS* ENTRE LA PRODUCTION GLOBALE NETTE ET LA VALEUR NETTE DES VENTES RÉALISÉES
PAR LES SOCIÉTÉS PARTICIPANT AU PACTE DE L'AUTOMOBILE AU CANADA
1974-1987

	ANNÉES MODÈLES													
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
VEHICULES AUTOMOBILES														
(RATIO REQUIS: ENTRE 95 ET 100)														
RATIO DE LA VALEUR DES VENTES NETTES ATTEINT (TOUTES LES ENTREPRISES)	122	122	122	125	130	130	106	123	202	196	173	174	177	162
VEHICULES COMMERCIAUX														
(RATIO REQUIS: DE 75 A 100)														
RATIO DE LA VALEUR DES VENTES NETTES ATTEINT (TOUTES LES ENTREPRISES)	98	101	113	132	155	127	115	140	238	272	231	192	191	159
AUTOBUS														
(RATIO REQUIS: DE 85 A 100)														
RATIO DE LA VALEUR DES VENTES NETTES ATTEINT (TOUTES LES ENTREPRISES)	102	114	98	105	163	183	199	273	213	243	312	324	239	163

* LE RATIO VALEUR DE PRODUCTION NETTE/VALEUR DES VENTES NETTES EST LE RAPPORT DE LA VALEUR TOTALE DE LA PRODUCTION DES VÉHICULES CANADIENS ET DE LA VALEUR DES VENTES NETTES TOTALES DE VÉHICULES POUR TOUTES LES ENTREPRISES PARTICIPANT AU PACTE DE L'AUTOMOBILE

SOURCE: COMPILÉ À PARTIR DES RAPPORTS DES ENTREPRISES PARTICIPANT AU PACTE DE L'AUTOMOBILE PRÉSENTÉS
A INDUSTRIE, SCIENCES ET TECHNOLOGIE CANADA

TABLEAU 5.2

COMMERCE CANADA - ÉTATS-UNIS DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE
(EN MILLIONS DE DOLLARS)

1974-1987

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
IMPORTATIONS AMÉRICAINES PROVENANT DU CANADA*														
AUTOMOBILES	2,540	2,858	3,430	4,032	4,273	4,345	4,452	5,145	7,170	8,973	13,085	15,277	16,428	13,505
CAMIONS	868	932	1,344	1,964	2,325	2,364	2,218	3,142	3,946	4,437	5,880	6,422	5,804	6,838
PIÈCES	1,963	2,045	2,942	3,721	4,753	4,489	3,405	4,151	4,902	7,056	10,287	11,512	11,577	11,579
PNEUS ET CHAMBRES À AIR	64	68	163	144	192	234	231	286	406	419	598	592	675	661
TOTAL	5,435	5,903	7,879	9,861	11,543	11,432	10,306	12,724	16,424	20,885	29,850	33,803	34,484	32,583
IMPORTATIONS CANADIENNES														
AUTOMOBILES	1,621	2,183	2,317	2,834	3,038	3,747	3,388	3,710	2,875	4,886	6,085	8,566	8,628	8,691
CAMIONS	896	942	970	1,118	1,322	1,952	1,217	1,347	873	1,129	2,039	2,570	2,824	3,282
PIÈCES	3,829	4,425	5,473	6,848	8,092	8,666	7,600	9,230	9,676	11,359	15,446	17,438	17,635	16,397
PNEUS ET CHAMBRES À AIR	218	174	115	153	130	155	146	165	147	225	345	264	227	310
TOTAL	6,564	7,724	8,875	10,953	12,582	14,520	12,351	14,452	13,571	17,599	23,915	28,838	29,314	28,680
SOLDES														
AUTOMOBILES	919	675	1,113	1,198	1,235	598	1,064	1,435	4,295	4,087	7,000	6,711	7,800	4,814
CAMIONS	(28)	(10)	374	846	1,003	412	1,001	1,795	3,073	3,308	3,841	3,852	2,980	3,556
PIÈCES	(1,866)	(2,380)	(2,531)	(3,127)	(3,339)	(4,177)	(4,195)	(5,079)	(4,774)	(4,303)	(5,159)	(5,926)	(6,058)	(4,818)
PNEUS ET CHAMBRES À AIR	(154)	(106)	48	(9)	62	79	85	121	259	194	253	328	448	351
TOTAL	(1,129)	(1,821)	(966)	(1,092)	(1,039)	(3,088)	(2,045)	(1,728)	2,853	3,286	5,935	4,965	5,170	3,903

* ON OBTIENT UNE MESURE PLUS PRÉCISE DU COMMERCE DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE EN COMPARANT LES STATISTIQUES D'IMPORTATION DE CHACUN DES PAYS. EN CONSÉQUENCE, LES DONNÉES SUR LES EXPORTATIONS CANADIENNES SONT ÉTABLIES À PARTIR DES STATISTIQUES SUR LES IMPORTATIONS DES ÉTATS-UNIS.

TABLEAU 5.1

COMMERCE CANADA - OUTRE-MER DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE*
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)
1974-1987

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
<hr/>														
EXPORTATIONS CANADIENNES														
VÉHICULES AUTOMOBILES	204	421	427	614	711	558	634	656	440	281	346	216	222	187
PIÈCES	142	180	171	195	314	445	420	556	404	254	280	307	418	382
PNEUS ET CHAMBRES À AIR	5	5	8	7	10	11	31	45	26	18	24	45	42	32
RÉEXPORTATION	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134	197	195
TOTAL	358	616	616	826	1,044	1,035	1,174	1,693	1,260	747	824	702	879	796
<hr/>														
IMPORTATIONS CANADIENNES														
VÉHICULES AUTOMOBILES	450	410	522	592	894	727	1,159	1,599	1,413	1,626	2,176	3,107	3,954	4,080
PIÈCES	260	206	231	235	262	365	355	342	379	613	1,328	1,459	1,761	1,831
PNEUS ET CHAMBRES À AIR	70	82	79	110	146	202	208	187	115	128	207	207	220	261
TOTAL	780	698	832	937	1,302	1,294	1,722	2,128	1,907	2,367	3,711	4,773	5,935	6,172
<hr/>														
SOLDES														
VÉHICULES AUTOMOBILES	(246)	11	(95)	22	(183)	(169)	(525)	(943)	(973)	(1,345)	(1,830)	(2,891)	(3,732)	(3,893)
PIÈCES	(118)	(26)	(60)	(40)	52	80	65	214	25	(359)	(1,048)	(1,152)	(1,343)	(1,449)
PNEUS ET CHAMBRES À AIR	(65)	(77)	(71)	(103)	(136)	(191)	(177)	(142)	(89)	(110)	(183)	(162)	(178)	(229)
RÉEXPORTATIONS	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134	197	195
TOTAL	(422)	(82)	(216)	(111)	(258)	(259)	(548)	(435)	(647)	(1,620)	(2,887)	(4,071)	(5,056)	(5,376)

* LES PIÈCES POUR VÉHICULES DÉMONTÉS SONT PARFOIS INCLUSES DANS LA CATÉGORIE PIÈCES ET PARFOIS DANS LA CATÉGORIE VÉHICULES

5. DONNÉES SUR LE COMMERCE
ET LE PACTE DE L'AUTOMOBILE

TABLEAU 4.1

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT EN CAPITAL PAR LES INDUSTRIES
CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE
1977-1987
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)

ANNÉE	CONSTRUCTEURS DE VÉHICULES AUTOMOBILES	FABRICANTS DE CARROSSERIES DE CAMIONS	PIÈCES ET ACCESSOIRES D'AUTOMOBILES	TOTAL
1977	152.5	24.1	109.6	286.2
1978	83.6	15.4	203.9	302.9
1979	111.4	41.7	330.9	484.0
1980	136.4	47.2	780.9	964.5
1981	272.9	32.2	666.5	971.6
1982	203.1	33.6	188.5	425.2
1983	463.2	12.6	140.5	616.3
1984	256.1	12.6	171.1	439.8
1985	713.6	8.9	332.1	1,054.6
1986	1,897.3	19.4	402.9	2,319.6
1987	1,583.6	27.0	755.4	2,366.0

SOURCE STATISTIQUE CANADA

4. INVESTISSEMENTS

TABLEAU 3.4

PRODUCTION AMÉRICAINE DE CAMIONS
1975-1987
(UNITÉS)

ANNÉE	LÉGERS	% DU		MOYENS	% DU		LOURDS	% DU	
		TOTAL			TOTAL			TOTAL	TOTAL
1975	1,945,498	85.62		200,271	8.81		126,391	5.56	2,272,160
1976	2,637,314	88.53		198,726	6.67		143,009	4.80	2,979,049
1977	3,048,767	88.80		203,653	5.93		180,809	5.27	3,433,229
1978	3,263,122	88.04		224,379	6.05		218,749	5.90	3,706,250
1979	2,608,076	85.89		189,477	6.24		239,153	7.88	3,036,706
1980	1,386,523	83.16		100,088	6.00		180,672	10.84	1,667,283
1981	1,445,403	84.98		88,666	5.21		166,839	9.81	1,700,908
1982	1,720,532	90.30		49,224	2.58		135,684	7.12	1,905,440
1983	2,096,297	86.47		126,548	5.22		201,459	8.31	2,424,304
1984	2,769,275	90.05		67,805	2.20		238,245	7.75	3,075,325
1985	3,045,990	90.74		78,279	2.33		232,636	6.93	3,356,905
1986	3,128,146	92.20		51,264	1.51		213,475	6.29	3,392,885
1987	3,528,360	92.45		54,596	1.43		233,739	6.12	3,816,695

SOURCE: WARD'S AUTOMOTIVE YEARBOOK

TABLEAU 3.3

PRODUCTION CANADIENNE DE CAMIONS
1975-1987
(UNITES)

ANNÉE	LÉGERS	MOYENS		POURCENTAGE DU TOTAL	TOTAL
		POURCENTAGE DU TOTAL	ET LOURDS		
1975	367,142	94.74	20,397	5.26	387,539
1976	482,807	96.45	17,753	3.55	500,560
1977	576,297	95.64	26,263	4.36	602,560
1978	629,743	95.99	26,316	4.01	656,059
1979	606,936	95.59	27,980	4.41	634,916
1980	506,274	95.97	21,248	4.03	527,522
1981	480,172	96.65	16,650	3.35	496,822
1982	434,138	96.94	13,682	3.06	447,820
1983	539,386	98.53	8,051	1.47	547,437
1984	793,873	97.80	17,849	2.20	811,722
1985	834,467	97.46	21,711	2.54	856,178
1986	771,102	97.28	21,578	2.72	792,680
1987	815,839	97.36	22,164	2.64	838,003

SOURCE: WARDS' AUTOMOTIVE REPORTS

TABLEAU 3.2

PRODUCTION NORD-AMÉRICAIN DE VOITURES
1975-1987
(EN MILLIERS D'UNITÉS)

ANNÉE	CANADA		ÉTATS-UNIS		AMÉRIQUE DU NORD	
	VOLUME	%	VOLUME	%	VOLUME	
1975	1,054,537	13.6	6,705,837	86.4	7,760,374	
1976	1,146,264	11.9	8,492,473	88.1	9,638,737	
1977	1,162,427	11.2	9,211,411	88.8	10,373,838	
1978	1,162,433	11.2	9,173,606	88.8	10,336,039	
1979	996,745	10.6	8,422,074	89.4	9,418,819	
1980	846,777	11.7	6,372,304	88.3	7,219,081	
1981	783,677	11.1	6,251,003	88.9	7,034,680	
1982	787,848	13.4	5,073,214	86.6	5,861,062	
1983	955,498	12.3	6,782,061	87.7	7,737,559	
1984	1,022,728	11.6	7,773,342	88.4	8,796,070	
1985	1,070,981	11.6	8,186,034	88.4	9,257,015	
1986	1,061,852	11.9	7,829,249	88.1	8,891,101	
1987	810,570	10.2	7,099,829	89.8	7,910,399	

SOURCE: WARD'S AUTOMOTIVE REPORTS

TABLEAU 3.1

PRODUCTION NORD-AMÉRICAIN DE VÉHICULES AUTOMOBILES
1975-1987
(EN MILLIERS D'UNITÉS)

ANNÉE	CANADA		ÉTATS-UNIS		AMÉRIQUE DU NORD	
	VOLUME	%	VOLUME	%	TOTAL	%
1965	846	7.1	11,114	92.9	11,960	100.0
1966	902	8.0	10,363	92.0	11,265	100.0
1967	947	9.5	8,992	90.5	9,939	100.0
1968	1,180	9.9	10,794	90.1	11,974	100.0
1969	1,353	11.7	10,182	88.3	11,535	100.0
1970	1,193	12.6	8,263	87.4	9,456	100.0
1971	1,373	11.4	10,650	88.6	12,023	100.0
1972	1,474	11.5	11,297	88.5	12,771	100.0
1973	1,575	11.1	12,663	88.9	14,238	100.0
1974	1,564	13.5	9,984	86.5	11,548	100.0
1975	1,442	13.9	8,965	86.1	10,407	100.0
1976	1,647	12.5	11,486	87.5	13,133	100.0
1977	1,775	12.3	12,699	87.7	14,474	100.0
1978	1,818	12.4	12,895	87.6	14,713	100.0
1979	1,632	12.5	11,475	87.5	13,107	100.0
1980	1,374	14.6	8,010	85.4	9,384	100.0
1981	1,280	13.9	7,941	86.1	9,221	100.0
1982	1,236	15.0	6,985	85.0	8,221	100.0
1983	1,502	14.0	9,226	86.0	10,728	100.0
1984	1,830	14.3	10,924	85.7	12,754	100.0
1985	1,930	14.2	11,648	85.8	13,578	100.0
1986	1,859	14.1	11,317	85.9	13,176	100.0
1987	1,648	13.1	10,908	86.9	12,556	100.0

SOURCE WARD'S AUTOMOTIVE REPORTS

3. PRODUCTION

TABLEAU 2.1

VALEUR DES LIVRAISONS DANS L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE
1976-1987
(EN MILLIONS DE DOLLARS)

ANNÉE	CONSTRUCTEURS DE VÉHICULES AUTOMOBILES	FABRICANTS DE CARROSSERIES DE CAMIONS	FABRICANTS DE PIÈCES ET D'ACCESSOIRES D'AUTOMOBILES	ACCESSOIRES D'AUTOMOBILES EN TISSU	TOTAL
1976	7,276.1	304.7	3,112.3	305.5	10,998.6
1977	8,610.4	340.4	3,790.2	348.6	13,089.6
1978	10,070.1	426.1	4,692.0	427.7	15,615.9
1979	10,724.4	594.5	4,472.8	424.6	16,216.3
1980	10,071.1	618.4	3,609.7	424.5	14,723.7
1981	11,402.8	631.6	4,358.4	520.9	16,913.7
1982	12,343.6	483.4	5,059.7	479.2	18,365.9
1983	15,590.7	449.4	8,357.9	612.3	25,010.3
1984	21,262.9	981.9	11,019.5	816.9	34,081.2
1985	24,599.1	1,049.1	12,183.3	905.3	38,736.8
1986	25,093.9	1,174.8	12,222.0	999.7	39,490.4
1987 *	22,293.0	1,198.9	11,912.3	909.1	36,313.3

* VALEUR ESTIMÉE

SOURCE: STATISTIQUE CANADA

2. LIVRAISONS

TABLEAU 1.10

VENTILATION À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE DE L'APPROVISIONNEMENT EN PIÈCES
D'ÉQUIPEMENT D'ORIGINE DES CINQ GRANDS CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES *
(ACHATS AUPRÈS DES FOURNISSEURS-INDEPENDANTS)
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)

ANNÉE MODELE	ACHATS AMÉRICAINS AUPRÈS DES FOURNISSEURS INDEPENDANTS AU CANADA	ACHATS CANADIENS AUPRÈS DES FOURNISSEURS INDEPENDANTS AUX ÉTATS-UNIS	COLONNE (A) MOINS COLONNE (B)
	(A)	(B)	
1965	74.3	236.4	(162.1)
1966	112.3	279.8	(167.5)
1967	172.1	304.6	(132.5)
1968	327.4	405.2	(77.8)
1969	430.9	485.5	(54.6)
1970	487.3	505.4	(18.1)
1971	574.5	484.4	90.1
1972	699.3	558.9	140.4
1973	888.4	748.8	139.6
1974	771.4	846.9	(75.5)
1975	875.8	1,051.1	(175.3)
1976	1,221.6	1,283.5	(61.9)
1977	1,530.0	1,519.9	10.1
1978	1,537.8	N.A.	N.A.
1979	1,812.0	1,560.0	252.0
1980	1,253.4	1,226.1	27.3
1981	1,385.1	1,450.7	(65.6)
1982	1,476.9	1,843.8	(366.9)
1983	1,922.1	2,067.4	(145.3)
1984	2,616.7	3,034.2	(417.5)
1985	3,381.4	3,871.4	(490.0)
1986	3,735.7	4,618.8	(883.1)
1987	3,819.3	4,384.9	(565.6)

* GENERAL MOTORS, FORD, CHRYSLER, AMC, NAVISTAR
SOURCE: DONNÉES COMPILES À PARTIR DES RÉPONSES FOURNIES PAR LES ENTREPRISES
À L'ENQUÊTE REISMAN (1965-1977) ET DES RAPPORTS DES ENTREPRISES FAITS
AUX FINS DU PACTE DE L'AUTOMOBILE (1979-1987). LES RAPPORTS ASSOCIÉS
AU PACTE DE L'AUTOMOBILE NE FOURNISSENT PAS DE DONNÉES POUR 1978.

TABLEAU 1.9

VENTILATION À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE DE L'APPROVISIONNEMENT EN PIÈCES
D'ÉQUIPEMENT D'ORIGINE DES CINQ GRANDS CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES *

(ACHATS AUPRÈS DES FOURNISSEURS-MAISON)
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)

ANNÉE MODELE	ACHATS AMÉRICAINS AUPRÈS DES FOURNISSEURS-MAISON AU CANADA	ACHATS CANADIENS AUPRÈS DES FOURNISSEURS-MAISON AUX ÉTATS-UNIS	COLONNE (A) MOINS COLONNE (B)
	(A)	(B)	
1965	17.4	522.2	(504.8)
1966	163.7	599.5	(435.8)
1967	209.0	716.1	(507.1)
1968	356.3	1,008.5	(652.2)
1969	406.8	1,298.7	(891.9)
1970	453.6	1,153.3	(699.7)
1971	639.0	1,428.1	(789.1)
1972	763.2	1,556.4	(793.2)
1973	801.7	1,804.0	(1,002.3)
1974	713.0	2,083.2	(1,370.2)
1975	796.7	2,209.1	(1,412.4)
1976	1,165.6	2,772.2	(1,606.6)
1977	1,520.6	3,365.8	(1,845.2)
1978	2,222.0	N.A.	N.A.
1979	2,361.7	4,702.8	(2,341.1)
1980	1,604.1	3,991.7	(2,387.6)
1981	2,118.7	4,957.2	(2,838.5)
1982	2,891.7	5,374.2	(2,482.5)
1983	2,360.0	5,918.0	(3,558.0)
1984	3,959.6	7,813.4	(3,853.8)
1985	4,620.7	8,489.6	(3,868.9)
1986	4,869.0	9,710.4	(4,841.4)
1987	4,579.2	7,250.6	(2,671.4)

* GENERAL MOTORS, FORD, CHRYSLER, AMC, NAYISTAR

SOURCE: DONNÉES COMPIÉES À PARTIR DES RÉPONSES FOURNIES PAR LES ENTREPRISES

À L'ENQUÊTE REISMAN (1965-1977) ET DES RAPPORTS DES ENTREPRISES FAITS
AUX FINS DU PACTE DE L'AUTOMOBILE (1979-1987). LES RAPPORTS ASSOCIÉS
AU PACTE DE L'AUTOMOBILE NE FOURNISSENT PAS DE DONNÉES POUR 1978.

TABLEAU 1.8

DIX PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS DE VÉHICULES AU MONDE SELON LA PRODUCTION TOTALE
1986

ENTREPRISE	PRODUCTION TOTALE (UNITÉS)
1. GENERAL MOTORS - É.-U.	8,391,068
2. FORD MOTOR - É.-U.	5,758,721
3. TOYOTA - JAPON	3,737,309
4. VOLKSWAGEN - ALLEMAGNE DE L'OUEST	2,767,621
5. NISSAN - JAPON	2,594,766
6. PEUGEOT - CITROËN - FRANCE	1,965,310
7. RENAULT - FRANCE	1,935,579
8. CHRYSLER - É.-U.	1,900,971
9. FIAT - ITALIE	1,775,452
10. VAZ - U.R.S.S.	1,675,000

SOURCE: MOTOR VEHICLE MANUFACTURERS' ASSOCIATION (MVMA) DES ÉTATS-UNIS,
WORLD MOTOR VEHICLE DATA, 1988

TABLEAU 1.7

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES AUTOMOBILES AU CANADA
1980-1986

ANNÉE	CAMIONS ET CAMIONS-						TOTAL
	AUTOMOBILES	TRACTEURS	BUS	MOTO- CYCLETTES	MOBYL ETTES	AUTRES	
1980	10,255,510	2,902,730	52,569	388,680	NA	117,662	13,717,151
1981	10,199,390	3,137,987	54,210	406,871	NA	53,026	13,851,484
1982	10,530,360	3,239,341	54,065	431,453	NA	55,503	14,310,722
1983	10,731,520	3,307,746	55,226	466,411	NA	58,706	14,619,609
1984	10,780,670	3,046,889	52,169	470,445	NA	56,302	14,406,475
1985	11,118,070	3,095,243	53,285	452,526	35,397	64,103	14,818,624
1986	11,477,310	3,155,656	56,476	430,135	35,258	72,472	15,227,307

SOURCE STATISTIQUE CANADA

TABLEAU 1.6

VENTES DE VOITURES DE TOURISME NEUVES AUX ETATS-UNIS SELON L'ORIGINE
1964-1987
(UNITES)

ANNÉE	TOTAL DES VENTES		NORD-AMÉRICAINES		IMPORTÉES		JAPONAISES	
	NOMBRE	%	TOTAL*	%	NOMBRES*	%		
1964	8,100,865	94.0	484,131	6.0	NA	0.0		
1965	9,232,504	94.9	469,285	5.1	18,067	0.2		
1966	8,978,657	93.3	601,232	6.7	40,183	0.4		
1967	8,286,472	91.3	718,588	8.7	69,188	0.8		
1968	9,610,257	89.7	985,437	10.3	109,586	1.1		
1969	9,545,295	88.7	1,080,920	11.3	189,160	2.0		
1970	8,364,950	85.1	1,249,413	14.9	312,777	3.7		
1971	10,209,375	85.0	1,533,091	15.0	578,977	5.7		
1972	10,907,503	85.5	1,586,001	14.5	628,918	5.8		
1973	11,402,261	84.8	1,732,572	15.2	742,621	6.5		
1974	8,838,244	84.3	1,389,323	15.7	592,113	6.7		
1975	8,614,524	81.8	1,564,404	18.2	807,931	9.4		
1976	10,097,692	85.2	1,491,119	14.8	931,182	9.2		
1977	11,168,708	81.5	2,064,254	18.5	1,399,338	12.5		
1978	11,300,477	82.4	1,992,914	17.6	1,414,260	12.5		
1979	10,647,442	78.2	2,319,387	21.8	1,833,927	17.2		
1980	8,978,584	73.3	2,400,332	26.7	1,908,413	21.3		
1981	8,533,135	72.7	2,327,279	27.3	1,858,896	21.8		
1982	7,978,872	72.1	2,222,214	27.9	1,801,481	22.6		
1983	9,182,071	74.0	2,386,772	26.0	1,915,621	20.9		
1984	10,390,815	76.5	2,439,292	23.5	1,906,204	18.3		
1985	11,038,423	74.3	2,833,719	25.7	2,217,860	20.1		
1986	11,452,566	71.7	3,237,678	28.3	2,375,818	20.7		
1987	10,277,949	67.0	3,392,417	33.0	2,330,180	22.7		

* LES IMPORTATIONS INCLUENT LES IMPORTATIONS CAPTIVES DE 1980 ET DES ANNÉES
SUIVANTES

SOURCE WARD

TABLEAU 1.5

VENTES DE VOITURES DE TOURISME NEUVES AU CANADA SELON L'ORIGINE
1964-1987
(UNITES)

ANNÉE	TOTAL DES VENTES			NORD-AMÉRICAINES			IMPORTÉES			JAPONAISES		
				NOMBRE	%	TOTAL	%	NOMBRE	%			%
1964	616,759	550,823	89.3	65,936	10.7	NA	0.0					
1965	708,716	633,641	89.4	75,075	10.6	2,834	0.4					
1966	694,820	626,986	90.2	67,834	9.8	2,742	0.4					
1967	679,435	605,049	89.1	74,386	10.9	5,617	0.8					
1968	741,915	637,393	85.9	104,522	14.1	15,859	2.1					
1969	760,803	638,270	83.9	122,533	16.1	39,033	5.1					
1970	640,360	497,185	77.6	143,175	22.4	65,569	10.2					
1971	780,762	592,319	75.9	188,443	24.1	106,552	13.6					
1972	858,959	653,933	76.1	205,026	23.9	116,860	13.6					
1973	970,828	782,914	80.6	187,914	19.4	111,467	11.5					
1974	942,797	796,840	84.5	145,957	15.5	87,609	9.3					
1975	989,280	835,679	84.5	153,601	15.5	95,772	9.7					
1976	946,488	793,201	83.8	153,287	16.2	101,558	10.7					
1977	991,398	797,752	80.5	193,646	19.5	134,900	13.6					
1978	988,890	815,994	82.5	172,896	17.5	113,166	11.4					
1979	1,003,008	863,554	86.1	139,454	13.9	79,879	8.0					
1980	932,060	740,767	79.5	191,293	20.5	138,107	14.8					
1981	904,195	646,942	71.5	257,253	28.5	207,639	23.0					
1982	713,481	489,435	68.6	224,046	31.4	178,174	25.0					
1983	843,318	625,088	74.1	218,230	25.9	176,525	20.9					
1984	971,210	724,932	74.6	246,278	25.4	171,204	17.6					
1985	1,137,216	794,965	69.9	342,251	30.1	199,221	17.5					
1986	1,091,117	761,867	69.8	329,250	30.2	198,410	18.2					
1987	1,064,865	701,048	65.8	363,817	34.2	243,288	22.8					

SOURCE: STATISTIQUE CANADA

TABLEAU 1.4

VENTES D'AUTOMOBILES NORD-AMÉRICAINES AUX ÉTATS-UNIS SELON LA TAILLE
1970-1987
(UNITÉS)

ANNÉE	MINI- COMPACTES	% TOTAL	COMPACTES	% TOTAL	INTERMÉ- DIAIRES	% TOTAL	GROSSES VOITURES	% TOTAL	VOITURES DE LUXE	% TOTAL	TOTAL DES VENTES
1970	138,259	1.93	1,157,250	16.18	2,434,906	34.04	3,033,092	42.40	389,280	5.44	7,152,787
1971	721,814	8.74	1,174,090	14.21	2,330,502	28.20	3,500,140	42.36	536,890	6.50	8,263,436
1972	809,014	9.75	1,260,350	15.27	2,360,920	28.45	3,332,215	40.15	529,277	6.38	8,298,776
1973	1,072,440	11.09	1,687,379	17.45	2,909,511	30.09	3,258,475	33.70	741,884	7.67	9,669,689
1974	791,901	10.63	1,557,854	20.91	2,539,193	34.09	2,016,375	27.07	543,598	7.30	7,448,921
1975	1,167,393	17.27	1,678,500	24.83	1,974,772	29.21	1,587,852	23.49	352,395	5.21	6,760,912
1976	1,041,050	12.10	2,436,219	28.31	2,845,207	33.06	1,898,857	22.06	385,240	4.48	8,606,573
1977	994,936	10.93	2,364,838	25.97	3,009,209	33.05	2,276,561	25.00	458,910	5.04	9,104,454
1978	1,209,320	13.20	2,224,380	24.28	3,007,774	32.84	2,137,160	23.33	581,547	6.35	9,160,181
1979	1,762,050	21.42	1,936,150	23.54	2,334,500	28.38	1,708,790	20.77	483,936	5.88	8,225,426
1980	1,670,721	25.40	1,674,755	25.46	1,835,799	27.91	1,075,267	16.35	321,710	4.89	6,578,252
1981	1,661,401	26.77	1,523,044	24.54	1,741,694	28.07	951,534	15.33	328,183	5.29	6,205,856
1982	1,738,589	30.20	1,104,083	19.18	1,618,078	28.11	928,467	16.13	367,441	6.38	5,756,658
1983	2,034,807	29.94	924,639	13.61	2,247,042	33.07	1,157,519	17.03	431,292	6.35	6,795,299
1984	2,306,206	29.00	1,309,390	16.47	2,457,048	30.90	1,232,368	15.50	646,511	8.13	7,951,523
1985	1,266,863	15.81	2,562,588	31.23	2,463,556	30.03	1,077,308	13.13	804,389	9.80	8,204,704
1986	1,325,325	16.13	2,461,192	29.96	2,540,491	30.93	1,115,789	13.58	772,091	9.40	8,214,888
1987	1,100,810	15.55	2,388,816	33.74	2,026,107	28.61	924,793	13.06	640,332	9.04	7,080,858

SOURCE: IMMATRICULATIONS POUR LES ANNÉES 1970 À 1975 (LES CHIFFRES SONT INFÉRIEURS À CE QU'ILS DEVAIENT ÊTRE, CAR DES RAPPORTS INCOMPLETS ONT ÉTÉ FOURNIS PAR CERTAINS ÉTATS)
VENTES AU DÉTAIL POUR 1976 ET LES ANNÉES SUIVANTES - NARD'S AUTOMOTIVE REPORTS

TABLEAU 1.3

VENTES D'AUTOMOBILES NORD-AMÉRICAINES AU CANADA SELON LA TAILLE

1970-1987
(UNITÉS)

ANNÉE	MINI- COMPACTES	TOTAL	COMPACTES	TOTAL	INTERMÉ- DIAIRES	TOTAL	GROSSES VOITURES	TOTAL	VOITURES DE LUXE	TOTAL	TOTAL DES VENTES
1970	8,882	1.80	101,192	20.46	156,136	31.57	214,785	43.43	13,556	2.74	494,551
1971	38,616	6.85	108,280	19.22	156,687	28.16	234,656	41.64	23,259	4.13	563,498
1972	45,645	7.41	132,550	21.51	185,856	30.16	206,830	33.57	45,308	7.35	616,189
1973	81,739	10.89	164,783	21.96	233,914	31.18	213,909	28.51	55,927	7.45	750,272
1974	89,969	11.61	183,062	23.63	239,003	30.85	209,102	26.99	53,600	6.92	774,736
1975	74,552	10.29	185,894	25.66	229,364	31.66	222,581	30.73	11,963	1.65	724,354
1976	70,483	8.89	245,047	30.91	249,235	31.44	215,451	27.18	12,502	1.58	792,718
1977	56,060	7.03	245,805	30.81	266,784	33.44	214,287	26.86	14,775	1.85	797,711
1978	96,154	11.80	248,046	30.43	263,448	32.32	191,113	23.44	16,435	2.02	815,196
1979	152,432	17.67	236,832	27.46	243,132	28.19	203,388	23.58	26,738	3.10	862,522
1980	140,214	18.92	228,745	30.86	205,813	27.77	148,145	19.99	18,350	2.48	741,267
1981	136,696	21.45	198,078	31.08	184,443	28.94	105,406	16.54	12,604	1.98	637,227
1982	156,874	32.36	124,944	25.78	145,237	29.96	50,705	10.46	6,959	1.44	484,719
1983	205,942	33.56	135,226	22.04	197,672	32.21	66,016	10.76	8,817	1.44	613,673
1984	235,429	33.01	178,527	25.03	206,740	28.99	79,030	11.08	13,531	1.90	713,257
1985	237,047	30.32	202,286	25.87	245,966	31.46	79,961	10.23	16,567	2.12	781,827
1986	232,949	30.90	187,465	24.87	234,511	31.11	81,752	10.84	17,227	2.29	753,904
1987	98,150	13.84	300,723	42.41	217,732	30.71	66,717	9.41	25,749	3.63	709,071

SOURCE: SFVM PAR LA CLASSIFICATION DE WARD'S

TABLEAU 1.2

VENTES AU DÉTAIL DE VÉHICULES AUTOMOBILES AUX ÉTATS-UNIS
1970-1987
(EN MILLIERS D'UNITES)

ANNÉE	AUTOMOBILES		TOTAL	CAMIONS		TOTAL	NOMBRE TOTAL DE VÉHICULES
	NORD-AMÉRICAINES	IMPORTÉES D'OUTRE-MER		NORD AMÉRICAINS	IMPORTÉES D'OUTRE-MER		
1970	7,120	1,285	8,405	1,746	65	1,811	10,216
1971	8,681	1,570	10,251	2,011	85	2,096	12,347
1972	9,327	1,623	10,950	2,486	143	2,629	13,579
1973	9,676	1,763	11,439	2,916	228	3,144	14,583
1974	7,454	1,413	8,867	2,512	171	2,683	11,550
1975	7,053	1,587	8,640	2,249	231	2,480	11,120
1976	8,611	1,498	10,109	2,944	237	3,181	13,290
1977	9,109	2,075	11,184	3,353	323	3,676	14,860
1978	9,312	2,000	11,312	3,776	337	4,113	15,425
1979	8,328	2,300	10,628	3,000	500	3,500	14,128
1980	6,578	2,398	8,976	2,002	484	2,486	11,462
1981	6,206	2,324	8,530	1,852	448	2,300	10,830
1982	5,757	2,222	7,979	2,151	410	2,561	10,540
1983	6,795	2,386	9,181	2,588	464	3,052	12,233
1984	7,951	2,439	10,390	3,912	607	4,091	14,481
1985	8,205	2,834	11,039	3,914	766	4,678	15,717
1986	8,216	3,235	11,451	3,944	923	4,867	16,318
1987	6,871	3,197	10,068	3,915	824	4,739	14,807

SOURCE: LA SOCIÉTÉ DES FABRICANTS DE VÉHICULES À MOTEUR ET LES RAPPORTS WARD

TABLEAU 1.1

VENTES AU DÉTAIL DE VÉHICULES AUTOMOBILES AU CANADA
1970-1987
(EN MILLIERS D'UNITÉS)

ANNÉE	AUTOMOBILES			CAMIONS			NOMBRE TOTAL DE VÉHICULES
	NORD- AMÉRICAINES	IMPORTÉES D'OUTRE-MER	TOTAL	NORD- AMÉRICAINS	IMPORTÉES D'OUTRE-MER	TOTAL	
1970	497	143	640	125	9	134	774
1971	592	188	780	147	13	160	940
1972	654	205	859	190	17	207	1,066
1973	783	188	971	235	20	255	1,226
1974	797	146	943	288	19	307	1,250
1975	836	154	990	310	17	327	1,317
1976	793	153	946	331	14	345	1,291
1977	798	194	992	338	16	354	1,346
1978	816	173	989	364	13	377	1,366
1979	863	140	1,003	381	12	393	1,396
1980	741	191	932	312	22	334	1,266
1981	647	257	904	251	36	287	1,191
1982	489	224	713	167	40	207	920
1983	625	218	843	193	45	238	1,081
1984	725	246	971	274	39	313	1,284
1985	795	342	1,137	345	48	393	1,530
1986	762	329	1,091	368	51	419	1,510
1987	701	364	1,065	412	51	463	1,528

SOURCE STATISTIQUE CANADA

1. VENTES

6. Emploi

6.1 Emplois liés à l'industrie de l'automobile
au Canada, 1964-1987

6.2 Emplois liés à l'industrie de l'automobile
aux Etats-Unis, 1972-1987

6.3 L'industrie canadienne des pièces d'automobiles
selon le nombre d'employés, 1985

REMARQUE : En raison de la diversité des sources qui ont servi à de dresser ces tableaux statistiques, les totaux peuvent éventuellement ne pas concorder.

2. Livraisons

2.1 Valeur des livraisons dans l'industrie canadienne de l'automobile, 1976-1987

3. Production

3.1 Production nord-américaine de véhicules automobiles, 1975-1987

3.2 Production nord-américaine de voitures, 1975-1987

3.3 Production canadienne de camions, 1975-1987

3.4 Production américaine de camions 1975-1987

4. Investissements

4.1 Dépenses d'investissement des industries canadiennes de l'automobile, 1977-1987

5. Données sur le commerce et le Pacte de l'automobile

5.1 Commerce Canada-outre-mer des produits de l'automobile, 1974-1987

5.2 Commerce Canada-Etats-Unis des produits de l'automobile, 1974-1987

5.3 Ratios entre la production globale nette et la valeur nette des ventes réalisées par les sociétés participant au Pacte de l'automobile au Canada, 1974-1987

5.4 Pourcentage de la valeur ajoutée/coûts des marchandises vendues de VAC de tous les fabricants (véhicules) participant au Pacte de l'automobile, 1976-1987

5.5 Total de la valeur ajoutée au Canada, selon les catégories de production pour les quatre principaux constructeurs canadiens, 1964-1987

Table de matières

Tableau

1. Ventes

1.1	Ventes au détail de véhicules automobiles au Canada, 1970-1987
1.2	Ventes au détail de véhicules automobiles aux Etats-Unis, 1970-1987
1.3	Ventes d'automobiles nord-américaines au Canada selon la taille, 1979-1987
1.4	Ventes d'automobiles nord-américaines aux Etats-Unis selon la taille, 1970-1987
1.5	Ventes de voitures de tourisme neuves au Canada selon l'origine, 1964-1987
1.6	Ventes de voitures de tourisme neuves aux Etats-Unis selon l'origine, 1964-1987
1.7	Immatriculations de véhicules automobiles au Canada, 1980-1986
1.8	Dix principaux constructeurs de véhicules au monde selon la production totale, 1986
1.9	Ventilation à l'échelle internationale de l'approvisionnement en pièces d'équipement d'automobiles (Achats auprès des fournisseurs-maison)
1.10	Ventilation à l'échelle internationale de l'approvisionnement en pièces d'équipement d'origine des cinq grands constructeurs d'automobiles (Achats auprès des fournisseurs indépendants)

Le 2 janvier 1988, les négociations entre les États-Unis et le Canada portant sur le libre-échange se sont terminées par la signature de l'Accord de Libre-Échange (ALE). Cette entente réglera le commerce des véhicules automobiles, des pièces d'origine, des pièces de rechange et des pneus. Les droits de douane sur les véhicules, les pièces d'origine et les pneus seront supprimés graduellement sur dix ans, à condition que les fabricants respectent les nouvelles règles d'origine. Les droits de douane sur les pièces de rechange seront supprimés d'ici en 1993.

Le Pacte de l'automobile don le nom figure demeurera en vigueur pour les participants canadiens dans l'Accord. Ce dernier limite la remise des droits de douane d'importation aux compagnies d'autres pays qui se conforment actuellement au Pacte de l'automobile ou qui s'y conformeront au cours de l'année automobile 1989.

Dans le cadre de l'ALE, des règles d'origine plus strictes concernant l'entrée en franchise de véhicules (50 pour cent de contenu canadien ou américain en ce qui concerne les coûts de production directs) inciteront les usines de montage à acheter davantage de pièces en Amérique du Nord.

Les garanties protégeant le Canada figurent dans l'Accord. Les compagnies canadiennes participant au Pacte de l'automobile pourront continuer d'importer en franchise des véhicules et des pièces des États-Unis et de l'étranger à condition de respecter les critères de production énoncés dans le Pacte. Par contre, les fabricants canadiens de pièces automobiles pourront vendre leurs produits aux États-Unis sans avoir à verser des droits. Tel que stipulé dans l'Accord, le Canada continuera de bénéficier jusqu'en 1996 des ententes portant sur les remises de droits de douane négociées avec certains fabricants en fonction du contenu canadien. Les exportations vers les États-Unis ne pourront plus bénéficier de ces programmes à partir du 1^{er} janvier 1989, et celles vers d'autres pays, à partir du 1^{er} janvier 1998. Dans le cadre de l'Accord, le Canada s'est engagé à supprimer l'embargo sur les voitures d'occasion d'ici cinq ans.

Un comité de spécialistes des deux pays sera formé pour analyser la situation de l'industrie nord-américaine et proposer des politiques gouvernementales et des initiatives privées afin d'améliorer sa compétitivité sur les marchés intérieurs et étrangers.

Au cours de l'année, le ministre de l'Expansion industrielle régionale a entrepris des consultations avec tous les secteurs de l'industrie de l'automobile. Les réunions ont permis de discuter en détail des questions touchant le secteur. On a tenu compte des opinions présentées à l'occasion de ces réunions au niveau de l'élaboration de politiques relatives à l'industrie automobile, et on continuera de le faire à l'avenir.

Changements survenus dans l'industrie canadienne
de l'automobile en 1987

En 1987, l'industrie canadienne de l'automobile a continué de préparer l'avenir. Les investissements dans tous les secteurs de l'industrie ont atteint un niveau record, soit 2,4 milliards de dollars, et les fabricants de pièces automobiles ont investi presque deux fois plus que l'année précédente. (tableau 4.1)

Les constructeurs d'automobiles ont continué de restructurer et de moderniser leurs usines. General Motors a poursuivi ses travaux à l'Autoplex d'Oshawa, a achevé de transformer une usine de voitures et a commencé fabriquer le nouveau modèle GM10. L'Autoplex d'Oshawa est un centre intégré qui comprend une usine d'emboutissage, la première à être construite au Canada. GM a aussi entrepris de moderniser son usine de Ste-Thérèse et de transformer en centre de fabrication de carrosseries de type "A".

Chrysler a acheté American Motors et a commencé à fabriquer le modèle Premier dans sa nouvelle usine de montage de Bramalea. Ford a cessé la fabrication des modèles Escort/Lynx dans son usine d'Oakville, qui produira exclusivement les modèles Tempo/Topaz. La compagnie a aussi effectué d'importants travaux de modernisation dans son usine d'Essex et a entrepris l'installation d'un système de peinture, uréthane/couche lustrée - entreprise jamais vue au paravant en Amérique du Nord - à l'usine St. - Thomas d'ou sortent les grosses voitures Ford traction arrière.

Le marché de l'industrie canadienne de l'automobile s'est maintenu en 1987 : pour la troisième année consécutive, plus de 1,5 million de véhicules ont été vendus. Le nombre de voitures vendues a légèrement baissé, mais a été largement compensé par l'augmentation du nombre de camions vendus. La part du marché des voitures d'étrangères est passée la part du marché de 4 pour 100 à 34 pour 100. Les fabricants américains ont toutefois continué de dominer le marché des camions et ont augmenté de leur part de ce secteur 1,2 pour 100.

Les fabricants japonais ont continué d'investir en Amérique du Nord. La construction des usines de montage de CAMI et de Toyota s'est déroulée comme prévu et Honda a graduellement augmenté la production de sa nouvelle usine d'Alliston. Les fabricants japonais de pièces automobiles ont annoncé qu'ils effectuaient un certain nombre d'investissements au Canada, la plupart en de concert avec une société canadienne.

INTRODUCTION

Le ministère publie un rapport annuel sur l'industrie canadienne de l'automobile depuis 1983. Cette année, afin d'accélérer la publication du rapport, la partie analytique a été remplacée par un résumé des changements importants qui se produisent dans le secteur. Toutefois, la section statistique du rapport, celle qui intéresse particulièrement les lecteurs, n'a pas été modifiée. Le rapport est maintenant intitulé Revue Statistique. La présentation utilisée cette année sera reprise dans les années à venir.

Les profils des sous-secteurs de l'industrie de l'automobile seront prêts et offerts dans le courant des prochains mois. Pour en obtenir un exemplaire, prière de communiquer avec :

Centre des entreprises
Direction générale des communications
Industrie, sciences et technologie Canada
235, rue Queen
Ottawa (Ontario)
K1A 0H5

(613) 995-5771

Pour tout renseignement sur le contenu de la présente prière s'adresser à :

Direction générale du matériel de transport de surface
et de la machinerie
Direction du transport routier
Industrie, sciences et technologie Canada
235, rue Queen
Ottawa (Ontario)
K1A 0H5

(613) 954-3394

Octobre 1988

REVUE STATISTIQUE SUR L'INDUSTRIE
CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE : 1987

2883023



Revue statistique sur l'industrie canadienne de l'automobile : 1987



Industrie, Sciences et
Technologie Canada
Industry, Science and
Technology Canada

Canada

FEB 10 1993

